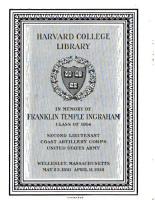
Marine-runds...

Digitized by Google

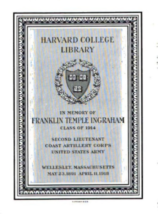
~~Har 22.10~~
KF476



ized by Google

Digitized by Google

Har 22.10
KF476



Digitized by Google

Digitized by Google

Marine-Rundschau

Achtzehnter Jahrgang, I. Teil

Januar bis Juni 1907 (Hefte 1 bis 6)

Mit Abbildungen, Plänen, Karten und Skizzen.

Berlin 1907

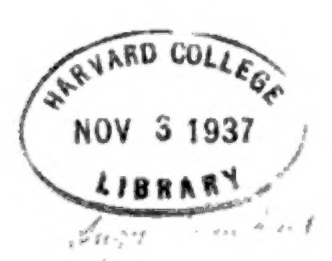
Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung

Kochstraße 68—71

Digitized by Google

Har 22.10
KF 47 b



Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze
vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis

des

Jahrganges 1907, I. Teil (Hefte 1 bis 6)

der

„Marine-Rundschau".

Größere Aufsätze.

Seite

Trafalgar und Tsuschima. Erste Preisarbeit 1906. Von Kapitänleutnant Lassen . 3—33
Eine deutsche Seekriegsgeschichte. (Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung von Kontreadmiral z. D. Rittmeyer) . . . . 34—41
Unterwasser-Schallsignale. Von Kapitän zur See Schlieper. (Mit 3 Abbildungen.) 41—46
Die VIII. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft . . 47—62
Flachbahn- oder Steilfeuergeschütz zur Küstenverteidigung? . . . . 63—67
Über Malariaverhütungsmaßregeln an Bord unserer Kriegschiffe. Von Marine-Stabsarzt Dr. Mühlens . . . . 67—75
Emdens Eroberung 1866 . . . . 76—78
Siedlung und Wirtschaft der Weißen in Afrika . . . . 147—167
Vorbereitungen für die zweite Haager Friedenskonferenz . . . . 168—175
Die Reorganisation des Seeoffizierkorps der Vereinigten Staaten . . . . . . 176—185
Die Kapitulation des „Bjädowy" und der Schiffe Nebogatows vor dem Kriegsgericht. 2. Der Prozeß Nebogatows. Von Generalmajor a. D. C. von Zepelin . . 186—196
Der Einfluß der terrestrischen Strahlenbrechung auf die Ortsbestimmung auf See. Von Kapitän C. Moll. (Mit 4 Abbildungen.) . . . . 197—211
Meinungsaustausch. I. Zu dem Aufsatz: Der taktische Wert der Geschwindigkeit. (Mit 2 Abbildungen.) — II. Zu dem Aufsatz: Flachbahn- oder Steilfeuergeschütz zur Küstenverteidigung? (Mit 2 Abbildungen.) . . . . 211—220
Die Taktik de Ruyters und ihre Bedeutung im Rahmen der Gesamtentwicklung der Segelschiffstaktik. Eine Betrachtung aus Anlaß des 300. Jahrestages der Geburt de Ruyters. (Mit 1 Titelbild und 3 Abbildungen im Text.) . . . . 277—302
Die japanische Volkswirtschaft nach dem Russischen Kriege. Von Karl Rathgen . 303—333
Die taktischen Eigenschaften der „Dreadnoughts" . . . . 334—342
Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1905/06 . . . . 343—353, 511—517, 638—648
Der französische Marine-Etat 1907 . . . . 354—366
Was ist die Vermessung dem Seeoffizier? . . . . 367—368
Trafalgar und Tsuschima. Zweite Preisarbeit 1906. Von Kapitänleutnant v. Rheinbaben . . . . 417—456
Moderne Seemannschaft und Technik . . . . 457—476

Digitized by Google

	Seite
Das Vermächtnis eines deutschen Seekriegslehrers	477–484
Der englische Marine-Etat 1907/08	485–501
Der Bericht der englischen Admiralität über die Manöver 1906. (Mit 2 Skizzen.)	502–510
Die Blockade von Port Arthur. (Mit 4 Tafeln, 1 Karte und 1 Skizze.) 569–596,	727–559
Die Presse in Kriegszeiten. Von Kapitänleutnant v. dem Knesebeck	597–611
Über Panzerkreuzerverwendung vor und in der Tagschlacht	612–619
Die Wirkung des Russisch-japanischen Krieges auf Indien und seine Nachbarländer	620–630
Frühjahrsversammlung der Institution of Naval Architects. (Mit 1 Skizze.)	631–637
Das Marinebudget der Vereinigten Staaten für 1907/08 und der Kongreß	649–654
Meinungsaustausch. Zu dem Aufsatz: Moderne Seemannschaft und Technik	655–664
Die Erweiterung des Kaiser Wilhelm-Kanals. (Mit 3 Tafeln und 2 Skizzen im Text.)	711–726
Über Motorboote im Kriegschiffsdienst. (Mit 4 Abbildungen im Text.)	760–771
Das strategische Ziel Rojestwenskis vor Tsuschima	772–786
Entwicklung und Zukunft großer Segler. Von Betto Ihnken	787–796
Meinungsaustausch. Zu dem Artikel: Die Presse in Kriegszeiten	797–806

Titelbilder.

Das Notruder des Hamburger Dampfers „Martha Woermann"	Heft 1
de Ruyter	„ 3
Französisches Linienschiff „République"	„ 4
Französischer Panzerkreuzer „Jules Ferry"	„ 5
S. M. Kleiner Kreuzer „Danzig"	„ 6

Rundschau in allen Marinen.

Die größeren Kriegsmarinen im Jahre 1906	79
Deutschland	94, 221, 369, 518, 665, 807
England	99, 223, 373, 522, 668, 810
Frankreich	103, 232, 378, 527, 675, 815
Vereinigte Staaten von Amerika	106, 234, 380, 531, 677, 819
Japan	110, 240, 385, 534, 681, 823
Italien	111, 241, 386, 535, 682, 824
Rußland	111, 242, 387, 537, 684, 825
Österreich-Ungarn	113, 245, 389, 541, 686, 826
Dänemark	114, 246, 390, 538, 687, 827
Schweden	114, 247, 391, 539, 687, 827
Norwegen	248, 391, 540, 687, 827
Niederlande	541
Türkei	391
Rumänien	115, 688

Verschiedenes.

Das Notruder des Hamburger Dampfers „Martha Woermann". (Hierzu ein Titelbild.)	116
Die Ergänzung des französischen Marineingenieurkorps und des Maschinenpersonals	119
Ein russisches Kriegstagebuch über die Schlacht in der Japanischen See. (Mit 2 Skizzen.)	249
Stapelläufe der Kriegsmarinen im Jahre 1906	260
Die Überführung des Docks „Dewey" nach den Philippinen. (Mit 3 Abbildungen.)	392
Die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee	543
Seemacht in der Ostsee	549
Die Entwicklung des Kiautschou-Gebiets im Jahre 1905/06	689
Aus alten Marinerechnungen	693
Von Kap Pillar nach den Falklands-Inseln. (Mit 1 Kartenskizze.)	829
Sanitätsbericht über die Kaiserlich Japanische Marine für das Jahr 1904	833
Brasseys Naval Annual 1907	836

Digitized by Google

Literatur.

Seite
Dr. Emil Stephan und Dr. Fritz Graebner: Neu-Mecklenburg (Bismarck-Archipel). Die Küste von Umuddu bis Kap St. Georg . . . 123
Dr. Emil Stephan: Südseekunst, Beiträge zur Kunst des Bismarck-Archipels und zur Urgeschichte der Kunst überhaupt . . . 123
Prof. Dr. Augustin Krämer: Hawaii, Ostmikronesien und Samoa . . . 124
„Deutsche Seebücherei" . . . 125
E. von Zepelin: Der ferne Osten. Seine Geschichte, seine Entwicklung in der neuesten Zeit und seine Lage nach dem Russisch-japanischen Kriege . . . 125
Gustav Frenssen: Peter Moors Fahrt nach Südwest . . . 126
Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten, 8. Jahrgang (1907) . . . 126
C. F. Sperling: Aus dem Loggbuch eines Kriegsseemannes . . . 126
Hoppenstedt: Die Schlacht der Zukunft . . . 127
Leutwein: Elf Jahre Gouverneur in Deutsch-Südwestafrika . . . 127
Dr. Ludwig Külz: Blätter und Briefe eines Arztes aus dem tropischen Deutsch-Afrika . . . 127
Prof. Dr. Dietrich Schäfer: Kolonialgeschichte . . . 127
Prof. Dr. Julius v. Pflugk-Harttung und Hans Dechend: Kraft und Leben dem Vaterlande . . . 128
„Auf weiter Fahrt" . . . 128
Alberto Lumbroso: Il proceso dell' Ammiraglio di Persano . . . 128
Karl Harbauer: Trautenau — Custoza — Lissa. 1866 . . . 129
P. Cyrillus Wehrmeister O. S. B.: Vor dem Sturm. Eine Reise durch Deutsch-Ostafrika vor und bei dem Aufstande 1905 . . . 130
Neues Seekriegspiel „Admiral Pampero" . . . 130
v. Laßberg: Mein Kriegstagebuch aus dem Deutsch-französischen Kriege 1870/71 . . . 130
Dr. Josef Lauterer: Japan, das Land der aufgehenden Sonne, einst und jetzt . . . 131
G. Balwin: Über Monddistanzen und Längenbestimmung zur See . . . 131
Dr. R. Zeltz: Handbuch der Nautik . . . 131
Dr. F. Bolte: Leitfaden für den Unterricht in der Physik . . . 132
Robert Weigel: Konstruktion und Berechnung elektrischer Maschinen und Apparate . . . 132
Prof. Dr. C. Cranz: P. Zechs Aufgabensammlung zur theoretischen Mechanik nebst Auflösungen . . . 132
K. Moritz: Anleitung zum Bau eines elektrisch betriebenen Modellschiffes . . . 133
Oswald Schroeder: Quer durch Amerika. Wanderungen in Kalifornien und Kanada . . . 133
Heinrich Teisinger: Chronologische Übersicht zum Russisch-japanischen Kriege . . . 133
Christian Rogge: Freuden und Leiden des Feldsoldaten. Kulturbilder aus dem Kriege 1870/71 . . . 133
Aus meinem Leben. Aufzeichnungen des Prinzen Kraft zu Hohenlohe-Ingelfingen . . . 134
Dr. O. D. Tyrka: Saneyoschi im Okzident. Sozialpolitische Briefe eines Japaners . . . 134
Kämpfe um Port Arthur. Dritter Band der Einzelschriften (Beihefte zu Streffleurs Zeitschrift) 134
Karl Bauer: Charakterköpfe zur deutschen Geschichte. 32 Federzeichnungen . . . 135
Stentzler: Deutsch-Ostafrika. Kriegs- und Friedensbilder . . . 135
Prof. Richard Knötel: Die eiserne Zeit vor hundert Jahren. Heimatbilder aus den Tagen der Prüfung und der Erhebung 1806 bis 1813 . . . 135
Willoughby Verner und Erasmus Darwin Parker: Herzog von Cambridge. Militärische Tagebuchblätter. Übersetzt von Kontreadmiral Plüddemann . . . 136
Dr. E. Vogel: Taschenbuch der praktischen Photographie . . . 136
Heinrich Herner: Das Veranschlagen von Schiffen . . . 137
Leitfaden für den Unterricht in Dienstkenntnis . . . 137
v. Schwartzkoppen: Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts . . . 137
Dienstaltersliste der Offiziere der Königl. Preuß. Armee und des Königl. Württemberg. Armeekorps für 1906/07 . . . 137
Nachtrag zur Marine-Rangliste 1906 . . . 137
Delbrück: Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte . . . 137
Großer Generalstab: Moltkes Generalstabsreisen aus den Jahren 1858 bis 1869 . . . 138
v. Pelet-Narbonne: Erzieher des preußischen Heeres . . . 138
Monos — Darstellungen aus dem Leben der Mannschaft an Bord, im Dienst und in der Freizeit sowie einige Szenen von Landungsübungen . . . 138
Gustav Schalk: Paul Beneke. Ein harter deutscher Seevogel . . . 138
Porträt Seiner Majestät Kaiser Wilhelms II. . . . 263
Max Schmidt: Aus unserem Kriegsleben in Südwestafrika. Erlebnisse und Erfahrungen . . . 263
Helmuth Auer von Herrenkirchen: Meine Erlebnisse während des Feldzuges gegen die Hereros und Witbois . . . 263
K. Schwabe: Der Krieg in Deutsch-Südwestafrika 1904 bis 1906 . . . 264

Digitized by Google

		Seite
Ad. v. Tiedemann: Mit Lord Kitchener gegen den Mahdi. Erinnerungen eines preußischen Generalstabsoffiziers an den englischen Sudan-Feldzug		264
Franz Pistorius: Aus den Unglückstagen von 1806. Erlebnisse eines preußischen Jungen		264
Heydenreich: Das moderne Feldgeschütz		265
v. Lösen: Der Gruppenführer der Infanterie. — Anschauungstafeln für den theoretischen Unterricht in der Schießlehre		265
A. Seidel: Deutsch-Kamerun. Wie es ist und was es verspricht		265
P. Salesius: Die Karolinen-Insel Yap. Ein Beitrag zur Kenntnis von Land und Leuten in unseren deutschen Südsee-Kolonien		265
Oskar Klein: Napoleon I. Eine Schilderung des Mannes und seiner Welt	843	266
Robert Gersbach: Friedrich der Große. Plan und Stoff für einen Unterhaltungsabend bei den Truppenteilen, auf den Schiffen usw.		266
K. Endres: Die Ehrengerichtsverordnungen für die Offiziere des deutschen Heeres		266
Elsner v. Gronow und Sohl: Die Verordnungen über die Ehrengerichte im Heere und in der Marine		266
Brockhaus' Kleines Konversationslexikon	561	267
J. N. da Matta: Taboa polytelica etc		267
Georg Friederici: Skalpieren und ähnliche Kriegsgebräuche in Amerika		267
Friedrich Ratzel: Über Naturschilderung		268
Driant: Einem neuen Sedan entgegen		268
Klado: Die Kämpfe zur See im Russisch-japanischen Kriege. Übersetzung von Hasse		268
Rosenthal, Müller und Bayer: Neuere Schiffsmaschinen, Atlas		269
Fr. Hoppe: Lexikon der Elektrizität und Elektrotechnik		269
Dr. Otto Arendt: Die parlamentarische Studienreise nach West- und Ostafrika. Reisebriefe aus Togo, Kamerun und Deutsch-Ostafrika		270
Dr. Semler: Meine Beobachtungen in Südwestafrika. Tagebuchnotizen und Schlußfolgerungen		270
Kolonial-Wirtschaftliches Komitee: Kolonial-Kochbuch		270
Voranzeige. Wl. Ssemenow: Die Schlacht bei Tsuschima		399
Alfred Stenzel: Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten mit Berücksichtigung der Seetaktik		399
Lehmann-Felskowski: Festschrift des Stettiner „Vulcan"		399
L. A. Atherley-Jones: Commerce in War		399
Before Port Arthur in a Destroyer		400
de Balincourt: Les Flottes de Combat		400
Marine-Taschenbuch		401
H. B. Goodwin: Position-line star tables etc.		401
Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für das Mittelmeer. IV. Teil. Griechenland und Kreta. — V. Teil. Die Levante		401
— Segelhandbuch für das Schwarze Meer		401
— Verzeichnis der Leuchtfeuer aller Meere		402
— Segelhandbuch für die Nordsee. Zweiter Teil. Erstes Heft: Die Küste Norwegens von Lindesnaes bis zur russischen Grenze		402
— Segelhandbuch für den Persischen Golf		402
Kaiserliche Marine, Deutsche Seewarte: Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern		402
Handbuch der Küstenvermessung		402
Kurt Elsner v. Gronow und Georg Sohl: Militärstrafrecht für Heer und Marine des Deutschen Reichs		403
H. Peckert: Militärgesetzgebung, Militärverordnungsrecht, militärischer Oberbefehl nach deutschem Staatsrecht		403
P. Goetsch: Das Reichsgesetz über das Auswanderungswesen		404
P. Schreckenthal: Das österreichische öffentliche und Privat-Seerecht		404
Ein deutscher Seeoffizier. Erinnerungen an den Korvettenkapitän Hirschberg. Abteilung B: Leutnantsjahre 1871 bis 1878		404
Frhr. v. Tettau: Achtzehn Monate mit Rußlands Heeren in der Mandschurei. Erster Band: Vom Beginn des Krieges bis zum Rückzug nach Mukden		404
Friedrich v. Rottbeck: Erlebnisse und Erinnerungen aus dem Russisch-japanischen Kriege		405
Frhr. von Dalwigk zu Lichtenfels: Briefe des Freiherrn von Dalwigk 1794 bis 1807		405
P. Walther: Die englische Herrschaft in Indien		406
Die finanzielle Entwicklung der deutschen Schutzgebiete. — Die deutschen Kapitalinteressen in den deutschen Schutzgebieten		406
von Halle: Jahr- und Lesebuch. Dritter Teil. Erster Jahrgang		406
Bayer: Die Nation der Bastards. Sonderabdruck aus „Kolonialen Abhandlungen"		406
Ein Land der Zukunft. Ein Beitrag zur näheren Kenntnis Argentiniens		407
Klindsiek: Technisches und tägliches Lexikon		407

Digitized by Google

Seite

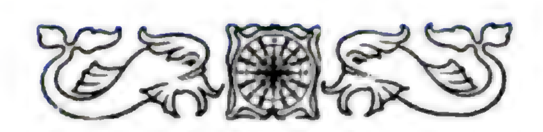
Dr. J. Wiese: Das Meer. Geographische, naturgeschichtliche und volkswirtschaftliche Darstellung des Meeres und seiner Bedeutung in der Gegenwart 407
Dr. Hans F. Helmolt: Weltgeschichte. Sechster Band: Mittel- und Nordeuropa . . . 408
Leitfaden für den Unterricht in der Maschinenkunde an der Divisionsschule der 2. Werftdivision 409
Dr. Richard Wegner: Eine praktisch brauchbare Gasturbine 409
Felix Langen: Die Aussichten der Gasturbine 409
Spiridion Gopčević: Welche Lehren hat unsere Marine aus dem letzten Seekriege zuziehen? 409
Fritsch: Der Festungskrieg 409
Friedags Führer durch Heer und Flotte 409
Stavenhagen: Die Feldbefestigung 410
Königliches Materialprüfungsamt der Technischen Hochschule Berlin: Tätigkeitsbericht für das Betriebsjahr 1905 410
Karl Krumbacher: Die Photographie im Dienste der Geisteswissenschaften 410
Dislokationskarte des k. u. k. österreich-ungarischen Heeres im Jahre 1907 410
Die Kämpfe der deutschen Truppen in Südwestafrika. Viertes Heft: Der Hottentottenkrieg; der Ausbruch des Aufstandes; die Kämpfe am Auob und in den Karrasbergen . . . 551
Der Russisch-japanische Krieg. Urteile und Beobachtungen von Mitkämpfern. Erste Serie. 551
v. Clausewitz: Der Feldzug 1812 in Rußland und die Befreiungskriege 551
Großer Generalstab: Der 18. August 1870. Studien zur Kriegsgeschichte und Taktik . . 551
v. Bremen: Die Tage von Regensburg. 10. bis 23 April 1809 552
Ernst Dahn: Von Jena bis Versailles. Preußens Trauer und Glanz 552
Max Jähns: Feldmarschall Moltke 552
Thilo Krieg: General Hermann v. Gersdorff. Ein Lebens- und Charakterbild 552
Ernst Hasse: Deutsche Politik. I. Band, 4. Heft: Die Zukunft des deutschen Volkstums 553
v. Pelet-Narbonne: Erzieher des preußischen Heeres. Sechster Band: Gneisenau. Von Oberstleutnant Friedrich 553
Der deutsche und der französische Offizier. Eine soziale Studie von M. Einzige autorisierte Übersetzung aus dem Norwegischen von C. Stine 553
Heinrich Meschwitz: Geschichte des Königlich Sächsischen Kadetten- und Pagenkorps . . 554
Dr. Kurt Wiedenfeld: Hamburg als Welthafen 554
Dr. Th. M. Cords: Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die deutsche Seeschiffahrt . . 554
Fr. Heinemann und Th. Matth. Meyer: Südamerika, Handels- und Wirtschaftsgeographie 555
Stavenhagen: Über Himmelsbeobachtungen in militärischer Beleuchtung 555
Sammlung Göschen: Deutsches Kolonialrecht von H. Edler v. Hoffmann 555
Dr. Edmund Friedrich: Die Seereisen zu Heil- und Erholungszwecken — ihre Geschichte und Literatur 556
Heinrich Koch S. J.: Arbeiterausschüsse 556
Groß: Die Entwicklung der Motor-Luftschiffahrt im 20. Jahrhundert 557
Abels Untersuchungen über Schießbaumwolle 557
Wildas Diagramm- und Flächenmesser 557
A. Rotth: Elektrische Maschinen und Verkehrsmaschinen 557
Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 558
Roskoten: Moderne Feldhaubitzen 558
— Moderne Feldkanonen 559
Blanc: Neuer Schnellangriff auf ein modernes Fort 559
Angewandte Taktik und Aufgaben 559
Stavenhagen: Der Kampf um Sperrbefestigungen 559
v. Holleben: Der Schießunteroffizier. Aus der Praxis für die Praxis 559
Jürries: Beiträge zur praktischen Ausbildung der Infanteriekompagnie im gefechtsmäßigen Schießen 559
Erich Schwenger: Die staatsbürgerliche Sonderstellung des deutschen Militärstandes . . 560
Dr. O. Kunow: Musterung, Aushebung und Prüfungsgeschäft 560
Deutscher Camera-Almanach 1907. — Dr. E. Holm: Das Objektiv im Dienste der Photographie 560
H. Rohne: Artilleristische Monatshefte 560
M. Walter: Wie bewerbe ich mich um eine Zivilstelle? 561
Kaiserin Augusta-Verein für deutsche Töchter 561
Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für die Westküste von Hindustan 698
— Beiheft zum Segelhandbuch für das Schwarze Meer 698
Albrecht-Vierow: Lehrbuch der Navigation und ihrer mathematischen Hilfswissenschaften 698
Julius Bortfeldt: Sternkarten nebst Sternfinder 698
W. Láska: Lehrbuch der Astronomie und der mathematischen Geographie. Erster Teil: Sphärische Astronomie 698
A. Achenbach: Die Schiffsschraube. II. Teil: Ihre konstruktive Durchbildung 699
C. Dreihardt: Der Schraubenpropeller (Schiffsschraube), Konstruktion und Berechnung desselben 699

Digitized by Google

Seite

Dr. O. Dziobeck: Die Grundlagen der Mechanik 699
v. Pelet-Narbonne: v. Löbells Jahresberichte über das Heer- und Kriegswesen . . 700
Karl Radunz: 100 Jahre Dampfschiffahrt, 1807 bis 1907 700
Deutsch-Nautischer Almanach. Illustriertes Jahrbuch über Seeschiffahrt, Marine und Schiffbau für das Jahr 1907 701
Eduard Preuß: Kolonialerziehung des deutschen Volkes. Leitende Ideen und Material . 701
Casimir Wagner: Die Wehrsiedler oder der neue Reichstag und die militärische Kolonisation Deutsch-Südwestafrikas durch Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften der Armee und Marine 701
Ploetz: Auszug aus der alten, mittleren und neueren Geschichte 702
Hugo Schmid: Einiges über Kriegsmarine und Marinetaktik 702
J. Rodic: Die Aussichten eines amerikanisch-japanischen Krieges 702
Albrecht Wirth: Der Weltverkehr. Sechster Band von „Die Gesellschaft" 702
Dr. Ernst von Halle: Handelsmarine und Kriegsmarine 703
„Hillgers Illustrierte Volksbücher." — Dr. phil. Fritz Regel: Die Südpolarforschung . . 703
Nissen-Meyer: Aus dem Lande der Unzufriedenen. Gedanken über Volk, Heer und System 703
„Aus Natur und Geisteswelt." — Th. Hartwig: Das Stereoskop und seine Anwendungen 704
Private Witwen- und Waisenkasse für aktive und inaktive Offiziere der deutschen Armee und Marine 704
Dr. jur. E. Apel: Die Königliche Gewalt auf dem Gebiete des Ehrengerichtsverfahrens gegen preußische Offiziere 839
Prof. Dr. E. von Halle: Die großen Epochen der neuzeitlichen Kolonialgeschichte . . . 839
Chr. Grotewold: Unser Kolonialwesen und seine wirtschaftliche Bedeutung 840
Dr. Philaletes Kuhn: Gesundheitlicher Ratgeber für Südwestafrika 840
v. Verdy du Vernois: Studien über den Krieg 840
Immanuel: 264 Themata für Winterarbeiten und Vorträge aus dem Gebiete der neuesten Kriegsgeschichte 1871 bis 1906 841
v. Cämmerer: Die Befreiungskriege 1813 bis 1815. Ein strategischer Überblick 841
Frhr. v. der Goltz: Von Jena bis Pr.-Eylau. Des alten preußischen Heeres Schmach und Ehrenrettung. Eine kriegsgeschichtliche Studie 841
Großer Generalstab: Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. — 39./40. Heft: Erfahrungen außereuropäischer Kriege neuester Zeit 841
Die Stadt Hamburg, ihre Hafenanlagen und das zugehörige Stromgebiet 842
Fab. Landau: Denksteine aus der Geschichte von Hamburg und Altona seit deren Gründung bis auf die Jetztzeit 842
Lafcadio Hearn: Izumo. Blicke in das unbekannte Japan. Übersetzung aus dem Englischen von Berta Franzos 842
v. Unger: Blücher. Erster Band: Von 1742 bis 1811 843
de Balincourt: Album illustré des Flottes de Combat 843
Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts. Neunter Band 844
Vorschriften für die Ergänzung des Seeoffizierkorps nebst Ausführungsbestimmungen für die Annahme und Einstellung als Seekadett vom 17. April 1899 844
„Aus Natur und Geisteswelt." — P. Gerber: Die menschliche Stimme und ihre Hygiene. — E. Biedermann: Die technische Entwicklung der Eisenbahnen der Gegenwart 844
„Sammlung Göschen." — Dr. Michael Haberlandt: Völkerkunde. — Prof. Dr. Erich Berneker: Russisch-deutsches Gesprächsbuch 845
„Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde" — Sonderabdruck: Die Kämpfe der deutschen Truppen in Südwestafrika 845
Führer durch das Museum für Meereskunde in Berlin 845
Übersicht über Einteilung und Standorte des deutschen Heeres 845
Sonderabdruck der stenographischen Berichte von den Reichstagsverhandlungen 845

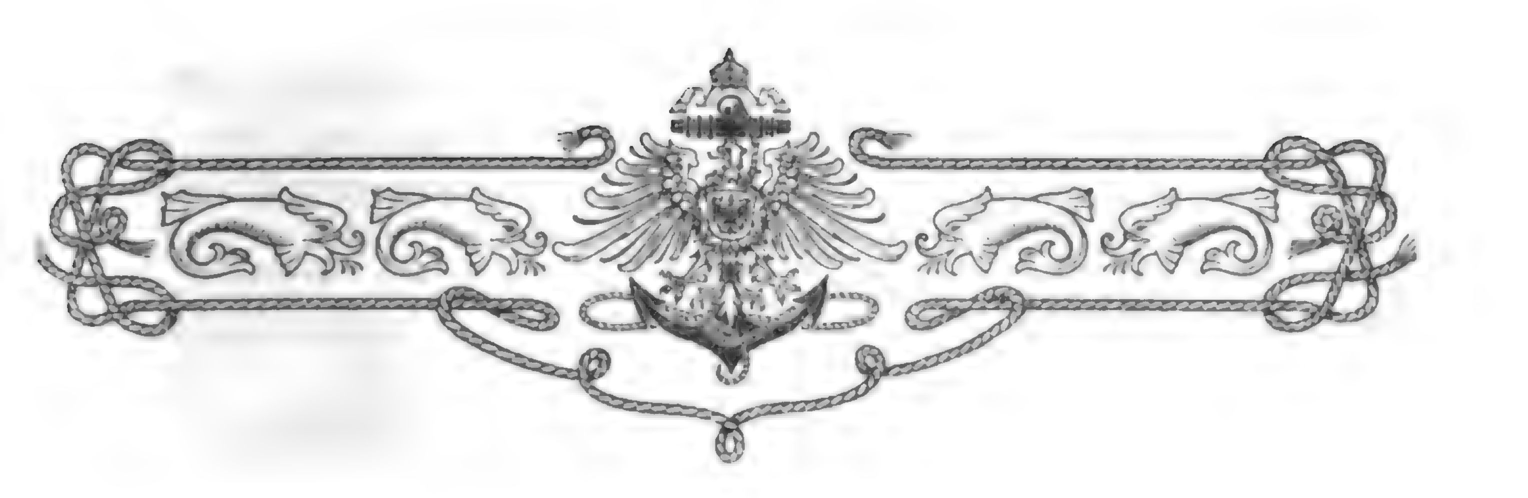
Preisarbeit 1906 und 1907 . . . . 1—2
Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher 139, 271, 410, 562, 704, 846
Inhaltsangabe von Zeitschriften 140, 272, 411, 563, 705, 847
Briefkasten 262, 398
Berichtigung 138



Digitized by Google

Das Notruder des Hamburger Dampfers „Martha Woermann“.

Digitized by Google



Erste Preisarbeit 1906.

Trafalgar und Tsuschima.*)

Von Kapitänleutnant Lassen.

Motto:
Numbers only can annihilate. (Nelson.)

Als am 27. Mai 1905 Togo an der Spitze seiner kriegserprobten Flotte dem Feinde entgegenging, da wehte auf seinem Flaggschiff das Signal, das nunmehr der Geschichte angehört und durch den Anklang an die stolzen Worte Nelsons vor Trafalgar zum Vergleiche auffordert. Das englische Volk rüstete sich zur Feier des hundertjährigen Jahrestages der größten und folgenschwersten Seeschlacht, welche die Geschichte bis dahin kannte, als fern im Osten ein junges, starkes, emporstrebendes Volk ein neues Trafalgar schlug. Hier wie dort, bei Trafalgar wie bei Tsuschima, standen sich zwei große und mächtige Völker gegenüber, hier wie dort war der Ausgang triumphierender Sieg für den einen, vernichtende Niederlage für den anderen Gegner.

Für den Seeoffizier, der bestrebt ist, den Weg zum Waffenerfolge kennen zu lernen, kann das Studium dieser beiden Schlachten nur von äußerstem Nutzen sein. Es wird ihm offenbaren, wer von den Gegnern strategisch richtig disponiert und taktisch richtig gehandelt hat, wie Strategie und Taktik, Material und Personal den Ausgang der Schlachten, die Schlachten selbst die Politik beeinflußt haben. Ein Vergleich beider Schlachten wird ihm zeigen, daß die Mittel und Wege zum Erfolge und die Gründe der Niederlage in beiden Schlachten oft dieselben waren, daß es bestimmte Grundsätze der Seekriegführung gibt, die wie vor hundert Jahren so auch heute noch Gültigkeit haben

---

*) Die Preisaufgabe lautete: Trafalgar und Tsuschima. (Ein Vergleich in militärischer Beziehung und hinsichtlich der politischen Wirkungen dieser Ereignisse. Die Beschaffenheit von Personal und Material und ihr Einfluß auf den Ausgang der Schlachten sind in Parallele zu stellen und Grundsätze für die moderne Flottenführung daraus abzuleiten.)

und an die man sich halten muß, wenn man Erfolge erringen will. So wird der Vergleich ihm helfen, eine richtige und einheitliche strategische und taktische Auffassung heranzubilden und Verständnis zu gewinnen für die Faktoren, die den Erfolg bestimmen. Bei seinen Schlußfolgerungen wird er aber vorsichtig sein müssen. Aus jedem Kriegsereignis muß er erst die mit der Besonderheit des Falles verknüpften Faktoren ausscheiden, ehe er allgemein gültige Lehren ziehen kann.

Die vorliegende Arbeit soll den Vergleich in der angedeuteten Weise durchführen. Sie verzichtet darauf, eine genaue Darstellung der Strategie und der Taktik sowie des Verlaufs der beiden Schlachten zu geben, und beschränkt sich darauf, die Vergleichspunkte zur Besprechung heranzuziehen. Sie kann dies umsomehr tun, als sie für Leser bestimmt ist, denen die Trafalgar-Kampagne ebenso wie der letzte Seekrieg der Neuzeit geläufig ist.

Strategische Vergleichspunkte.

Der Kampf um die Seeherrschaft.

Der Krieg zwischen England und Frankreich, dessen Höhepunkt im Jahre 1805 die Schlacht von Trafalgar bildete, war für England ein Defensivkrieg, für Frankreich ein Offensivkrieg. England bildete für Napoleon, dessen ehrgeiziges Streben dahin ging, ganz Europa auf die Kniee niederzuzwingen und ein Weltreich unter französischer Vorherrschaft zu gründen, das stärkste Hindernis bei der Erreichung dieses Ziels. Es war die Seele des Widerstandes, es unterstützte jede Aktion, jedes Bündnis gegen den Franzosenkaiser. Wollte Napoleon dies Hindernis überwinden, diese Quelle des Widerstandes gegen seine Bestrebungen versiegen sehen, so konnte er es nur durch den Angriff auf England: sein Ziel war daher die Invasion des britischen Inselreiches.

Den neuesten Seekrieg führte Japan, um auf dem asiatischen Kontinent festen Fuß zu fassen, um Rußland zurückzudrängen und dadurch den Platz und den Einfluß auf dem Kontinent zu gewinnen, welcher der Expansionskraft des japanischen Volkes entspricht. Japan war also in der Offensive, Rußland in der Defensive.

Beide Kriege waren dadurch, daß die See die kriegführenden Länder trennte, Seekriege. Beiden gab aber auch das Zusammenwirken von Heer und Flotte zu strategischen Zwecken von Anfang an das Gepräge. Der Besitz der Seeherrschaft an sich konnte das Ringen zugunsten Englands und Japans nicht entscheiden. Beide mußten den Landkrieg zu Hilfe nehmen, Japan aus eigener Kraft, England durch Vermittlung der Bundesgenossen. Anders lag es für Rußland und Frankreich. Wenn es ihnen gelang, die Seeherrschaft zu erringen, war damit der Krieg praktisch beendet. Ein Landangriff auf russischen Besitz in Ostasien war dann unmöglich geworden, und das vom Seeverkehr abhängige Inselreich war zum Frieden gezwungen, wenn man ihm die See verschloß. Wenn Napoleon nur seine Invasionsarmee über den Kanal bringen konnte, war England verloren. Überall war also die Seeherrschaft Bedingung für die Erreichung des Kriegszweckes.

Der Kampf um die Seeherrschaft in der Schlacht ist das Entscheidende im Seekriege. Dieses ist das erste und wichtigste strategische Grundprinzip. Die Engländer und Japaner hatten dieses Grundprinzip richtig erkannt: Sie nahmen durch Aufstellung ihrer Flotten vor den feindlichen Kriegshäfen,

durch die **Kriegsblockade**, die See von vornherein für sich in Beschlag und ergänzten diese **Aufstellung durch** Abschließung der feindlichen Küsten für den neutralen Handel, durch die **Handelsblockade**. So deckte England sich gegen die Vereinigung französischer Flotten, die eine Invasion Englands hätten vorbereiten können, und gegen Ausfälle des Feindes zum Angriff auf seinen Handel. Japan verhinderte so die Vereinigung der beiden russischen Geschwader in Port Arthur und Wladiwostok. Beide suchten dann die feindliche Flotte zu vernichten.

Russen und Franzosen stellten sich falsche strategische Aufgaben. Die Russen scheinen an eine offensive Aufgabe ihrer Flotte überhaupt nicht gedacht zu haben. Die Franzosen hatten die Tendenz, ihre Schiffe zu schonen, sie wollten den englischen Handel und Kolonialbesitz direkt angreifen, des Feindes Kriegsflotte wehrten sie nur ab, wo sie ihnen hierbei entgegentrat. Sie führten also den Kampf um die Seeherrschaft defensiv.

Der Kampf um die Seeherrschaft muß aber offensiv geführt werden. Wer ihn offensiv führt, schreibt dem Gegner das Gesetz vor, aber nur dann, wenn er die Offensive nicht allein in der Form, in der Bewegung auf den Feind zu, sucht, sondern wenn er diese Form erfüllt mit dem richtigen Geiste der Offensive. Von dem wahren Geiste der Offensive waren die Engländer und Japaner in hohem Maße durchdrungen. Solche Offensive wird hauptsächlich getragen von dem kriegerischen Geist und dem kriegerischen Charakter der Führer, wie er Nelson und Togo eigen war, Villeneuve und Rojestwenski aber fehlte. Die Russen und Franzosen fühlten sich zu schwach, um dem Gegner ihren Willen aufzuzwingen; sie wagten den Angriff nicht und handelten darum defensiv. Aber auch der Defensive darf das offensive Element nicht fehlen. Sie hätten in der Defensivschlacht darauf ausgehen müssen, dem Feinde so viel von seiner Kraft zu nehmen, daß der Rest zur offensiven Ausnutzung des Gewonnenen nicht ausreichte. Togo war bei Tsuschima in der Defensive, er verteidigte die Seeherrschaft gegen die Russen. Die einzig wirksame Art der Verteidigung ist aber der Angriff. Das hat Togos Sieg bei Tsuschima von neuem bestätigt.

Die richtige Erkenntnis von der Wichtigkeit der Schlachtenentscheidung macht Trafalgar und Tsuschima zu Höhepunkten in der Geschichte des Seekrieges. Trafalgar zog vor hundert Jahren einen dicken Strich durch die Theorien des Seekrieges, der Erfolge anstrebte, ohne schlagen zu wollen. Wie Napoleon auf dem Lande den Völkern die blutige Lehre erteilte, daß die Theorie, den Krieg ohne Blutvergießen zu führen, ein Wahn ist, so tat es Nelson auf der See. Und was Trafalgar damals den Franzosen zeigte, das hat Tsuschima jetzt den Russen offenbart.

Beide Kriege führen uns vor Augen, wie sehr die Schlacht, die den Gegner hinwegfegt von der See und jegliche Ausnutzung der durch sie gewonnenen Seeherrschaft möglich macht, in jedem Kriege voransteht. Sie zeigen uns darum den Seekrieg aufgebaut auf der die See beherrschenden Tätigkeit der Schlachtflotte und damit die überragende Wichtigkeit dieses Kriegsinstruments.

Die strategischen Aufgaben.

Die Haupttätigkeit der Strategie besteht darin, den taktischen Erfolg durch die strategischen Maßnahmen vorzubereiten.

Die Aufgabe Rojestwenskis war es, nach Vereinigung mit dem Port Arthur-Geschwader die Seeherrschaft durch die Schlacht zu erringen. Schnelligkeit der Reise war darum für Rojestwenski ein Haupterfordernis. Der Fall Port Arthurs während der Ausreise des Geschwaders modifizierte diese Aufgabe etwas. Sein nächstes Ziel wurde Wladiwostok, das Endziel der Operation blieb der Kampf mit der feindlichen Flotte um die Seeherrschaft. Ohne diesen Kampf konnte das zweite pazifische Geschwader seine Aufgabe nicht erfüllen, dem Krieg eine andere Wendung zu geben. Erreichte es Wladiwostok und blieb es dort, so bildete es zunächst wohl eine starke Drohung für die Japaner, deren Verbindungen zwischen dem Kriegsschauplatz und der Heimat es stark gefährdet hätte, es hätte aber seinen Zweck nicht erfüllt und hätte voraussichtlich bald ein unrühmliches Ende gefunden wie die Flotte von Port Arthur.

In die Schlacht mußte Rojestwenski mit möglichst großer Gefechtsstärke eintreten; er mußte darum versuchen, Wladiwostok zu erreichen, um sich dort mit den Panzerkreuzern zu vereinigen, um seine Schiffe instandzusetzen, seine Besatzungen auszuruhen zu lassen und dann mit frischen Kräften dem Gegner zum Kampf um die Seeherrschaft entgegenzutreten. Wenn ihm der Versuch, ohne Kampf durchzubrechen, mißlang und er von Togo dabei zur Schlacht gestellt wurde, so mußte er den Kampf annehmen und den Gegner zu vernichten oder doch so schwer wie möglich zu schädigen suchen. Das strategische Ziel Wladiwostok hatte bei diesem Kampf in den Hintergrund zu treten. Die Aufgabe der russischen Flotte war zweifellos schwierig deshalb, weil die modernen Flotten in hohem Grade von der Ergänzung der Vorräte abhängig sind, weit abhängiger, als es die Segelschiffsflotten waren. Sie bedürfen in viel höherem Maße als diese der Hilfe, mögen es Stützpunkte, Schutzhäfen, Reparaturhäfen oder Troßschiffe sein, die dem, der fern von der Heimat Krieg führt, zu neuer Gefechtsbereitschaft verhelfen sollen. Lediglich auf den Troß basiert war das zweite pazifische Geschwader gezwungen, seine Operationen durchzuführen.

Ungleich leichter war Togos strategische Aufgabe. Togo handelte richtig, als er Masampho als Basis wählte. Er gewann so den Vorteil, mit ausgeruhten Schiffen, gestützt auf gute Aufklärung, den Gegner in einer Stellung erwarten zu können, welche die Verwendung von Torpedobooten sicherte und für die Ausnutzung seines Sieges durch Verfolgung bis zum Rückzugshafen von Wladiwostok noch genügenden Raum bot. Er konnte von da aus auch rechtzeitig nach Norden gelangen, falls Rojestwenski den Weg durch eine der anderen Straßen wählen würde. Die strategisch günstige Aussicht, den Feind zu treffen, verband sich mit günstigen Chancen für den taktischen Erfolg.

Für Togo war die Aufstellung in der Korea-Straße die günstigste. Rojestwenski handelte also falsch, wenn er den Durchbruch durch die Korea-Straße versuchte. Er verbesserte seine Chancen, wenn er eine der beiden anderen Straßen wählte. Dem Zusammentreffen mit dem Gegner wäre er dadurch zwar kaum entgangen, seine Aussichten wurden aber besser und die Togos in demselben Verhältnis schlechter, je größer die Entfernung von den japanischen Basis- und Ausrüstungshäfen wurde.

Ein derartiger Unterschied in der Schwierigkeit ihrer Ausführung bestand nicht zwischen den Operationen, die der Schlacht von Trafalgar unmittelbar vorhergingen. Wenn auch Napoleon den Invasionsgedanken schon aufgegeben hatte und Ville-

neues Ziel nicht mehr der Kanal, sondern das Mittelmeer war, so stehen diese Operationen doch in so engem Zusammenhange mit den vorhergehenden, daß sie von ihnen nicht zu trennen sind. Unmittelbar vorher geht die Fahrt Villeneuves nach Westindien und die Jagd Nelsons, der mit großem Scharfblick die Gefahr für England erkannte, mit unermüdlicher Tätigkeit und Energie die englische Flotte dem Feinde auf den Fersen hielt und im entscheidenden Augenblick zur Stelle brachte. Geschwindigkeit hätte auch Villeneuve auf seiner Rückfahrt von Westindien notgetan. Es war ein Fehler, daß er die schlecht instandgehaltenen und mangelhaft bedienten spanischen Schiffe mit sich schleppte. Sie behinderten ihn und verlangsamten seine Fahrt. Hätte er sie zurückgelassen, so hätte er wahrscheinlich Calder, der ihn vor Ferrol erwartete, erfolgreich bekämpft, ehe dieser Verstärkungen erhielt. Beim Auslaufen aus Cadix war der strategische Vorteil auf seiten der Franzosen und Spanier. Sie konnten die Zeit wählen, zu der sie ausgeruht und vollzählig auslaufen wollten, während Nelsons Flotte in anstrengendem Blockadedienst vor dem Hafen kreuzte und stets ein Teil der englischen Schiffe zur Auffüllung der Vorräte nach Gibraltar detachiert war.

Die strategischen Aufgaben beider Schlachten zeigen uns den Wert der Stützpunkte überhaupt, im besonderen aber ihre heute gegen früher erhöhte Wichtigkeit.

Die Konzentration der Kraft.

Die erfolgreiche Durchführung der Offensive setzt einen Überschuß an Kraft voraus. Um offensiv wirken zu können, müssen also beide Gegner ihre Kräfte möglichst gegen ein einziges Angriffsobjekt ansetzen, um diesem überlegen zu sein. Um überlegen in die Entscheidungsschlacht einzutreten, ist es demnach erforderlich, die eigene Kraft zu konzentrieren, die Konzentration der Kraft des Gegners aber zu verhindern.

Togo schätzte die Russen richtig ein: Er brauchte ihre Vereinigung nicht zu verhindern, er wußte, daß die Schiffe, die Nebogatow seinem Oberbefehlshaber zuführte, keine Verstärkung bedeuteten. Wenn er die Vereinigung hindern wollte, mußte er sich von seiner Basis entfernen; dann war es ihm unmöglich, alle Kräfte zum Entscheidungsschlage zusammenzufassen. Er ging den Russen darum nicht entgegen, sondern erwartete sie in der Korea-Straße. Dort war keine weitgreifende Aufklärung nötig; Togo konnte seine Panzerkreuzer zum Gros nehmen und seine Torpedoboote einsetzen, seine Kräfte also konzentrieren. Rojestwenski verstieß auch gegen dieses Prinzip, er führte seinen Troß mit sich ins Gefecht. Um den Troß schützen zu können, schwächte er seine Flotte in mehrfacher Beziehung. Er machte auch keinen Versuch, seinen Gegner zur Teilung seiner Kräfte, also zum Aufgeben der Konzentration zu veranlassen.

Die Engländer verfuhren strategisch richtig: sie konnten nicht ihre gesamte Kraft auf einen Punkt konzentrieren, da sie die Vereinigung der feindlichen Flotten zu verhindern hatten. Für sie wurde die Konzentration durch das Prinzip der Ökonomie der Kräfte modifiziert. Sie mußten bestrebt sein, an der entscheidenden Stelle stärker zu sein als der Gegner. Ihre strategische Konzentration gegen die gegnerische Hauptflotte wirkte wie die taktische. Die übrigen Flotten des Gegners waren gebunden, den Erfolg konnten sie nicht ändern. Die Franzosen versuchten wohl, dem Grundsatz der strategischen Konzentration gerecht zu werden, ihr Mangel an Offensive

ließ sie aber die Vereinigung ihrer Flotten nicht so zustande bringen, daß sie ihren Gegnern an irgend einer Stelle nicht nur der Zahl nach, sondern auch tatsächlich überlegen gewesen wären.

Das Gefecht.

Die strategische Konzentration der Kräfte gibt das Mittel, eine Schlacht zur Haupt- und Entscheidungsschlacht zu gestalten. „Der Hauptschlacht im Kriege ist nichts an Wichtigkeit zu vergleichen.“ Je mehr eine Hauptschlacht ihren Zweck, die Vernichtung des Gegners, erfüllt, umsomehr wird sie zur Entscheidungsschlacht. Die Stärke der bei Trafalgar und Tsuschima fechtenden Flotten und der völlig vernichtende Ausgang gibt beiden Schlachten den Charakter einer Entscheidungsschlacht. Um entscheidend zu wirken, muß die Schlacht durchgeschlagen sein. Trafalgar war bis zur Gegenwart die am gründlichsten durchgeschlagene Schlacht. An die Stelle von Trafalgar ist nunmehr Tsuschima getreten. Bei Tsuschima ist der Sieg am besten ausgenutzt worden, d. h. der fliehende Feind am besten verfolgt und am gründlichsten vernichtet worden.

Ausnutzung der örtlichen Beschaffenheit des Kampffeldes zur Erreichung taktischer Vorteile kann es auf der überall gleichen Fläche der See nicht geben. Trafalgar und Tsuschima zeigen von neuem, daß auf der See nur die der Flotte innewohnende Kraft den Ausschlag gibt, daß Rückzug zur Flucht wird, zur Flucht in den schützenden Hafen.

Taktische Vergleichspunkte.

Die Schlachten als Höhepunkte in der Geschichte der Seetaktik.

Um die Bedeutung beider Schlachten als Höhepunkte in der Geschichte der Seetaktik verstehen zu können, muß man sich ihre Entwicklung aus den vorhergehenden Perioden klar machen. Wie die Anschauungen über die strategischen Aufgaben, so klärten sich auch die über die Taktik des Seekrieges durch die holländisch-englischen Kriege: Das Bestreben, die gut geordnete und eng aufgeschlossene Kiellinie als Gefechtsformation zu halten und die Melee zu vermeiden, trat immer deutlicher zutage. Damals tauchte auch unter Monk und De Ruyter das Prinzip der Konzentration der Kraft auf. Über ein Jahrhundert lang wurde es dann aber in wilder Draufgängertaktik fast vergessen und erst in dem zuendegehenden achtzehnten Jahrhundert von englischen Führern, besonders von Rodney und Howe, wieder aufgenommen, bis es durch Nelson in klarster Form als entscheidendes Mittel erkannt und in genialster Weise zur Anwendung gebracht wurde.

Nach Nelsons Tode lebten seine Ideen keineswegs fort. Nach Einführung der Dampfschiffe führten die rasch folgenden Neuerungen auf dem Gebiete der Schiffbau- und Waffentechnik, der Wettstreit zwischen Artillerie und Panzer, Torpedo und Ramme, zu auseinandergehenden Bestrebungen in der Taktik. Die Freiheit, welche die Geschwindigkeit und Beweglichkeit des Dampfschiffes gab, wurde in falscher Einschätzung ihres Wertes in mehr oder weniger komplizierten taktischen Formen ausgenutzt; die schließliche Entscheidung wurde indessen zunächst noch in der Melee gesucht. Auf diese Kampfform wurde man naturgemäß hingelenkt, solange das Geschütz im Wettstreit zwischen Artillerie und Panzer ein wirkliches Niederkämpfen des Gegners erst auf ganz

nahe Entfernungen gewährleistete. Diese Periode läßt sich in ihrer Betonung der formalistischen **taktischen** Begriffe und Manöver, ohne Verständnis für den Wert derselben, nicht mit Unrecht in Parallele stellen mit jener Segelschiffsepoche des 17. und 18. Jahrhunderts, die mit den Kämpfen in West- und Ostindien ihren Abschluß fand. Eine grundlegende Änderung dieser Draufgängertaktik der ersten Dampfschiffsperiode erfolgte erst, als die technische Weiterentwicklung der Artillerie eine artilleristische Entscheidung schon auf größere Entfernungen ermöglichte, so daß ein Aufgeben der rangierten Ordnung zur endgültigen Niederkämpfung des Gegners nicht mehr erforderlich war. Daraus entwickelte sich von neuem die Linientaktik, und mit ihr wurde das alte Prinzip Nelsons von der Konzentration der Kraft von neuem geboren. Die Schlacht am Jalu ist der erste Versuch, in der Kiellinie als Formation durch konzentriertes Artilleriefeuer Erfolge zu erringen. Erst bei Tsuschima ist die Taktik Togos, wie einst bei Trafalgar die Taktik Nelsons, ganz und gar auf dem Prinzip der Konzentration der Kraft basiert. So sehen wir beide Schlachten, Trafalgar und Tsuschima, in gleicher Weise als Höhepunkte in der Entwicklung der Seetaktik, weil in ihnen das Prinzip der Konzentration der Kraft nach einer langen Entwicklungsperiode am deutlichsten und vollendetsten zum Ausdruck kommt.

Das Grundprinzip der Taktik.

Die Vernichtung der Streitkräfte des Gegners in der Schlacht ist die Aufgabe der Taktik. Ohne die richtige Einschätzung dieses Gedankens, ohne den festen Willen, den Gegner unter Einsetzung aller verfügbaren Kräfte niederzukämpfen, ist der Sieg undenkbar. In der Schlacht muß gekämpft und vernichtet werden.

Nelson und Togo haben dieses erste und dringendste Gesetz der Taktik richtig erkannt. Der englischen Flotte hatte nie der offensive Geist gefehlt, der Wille anzugreifen und zu vernichten; aber das taktische Können war ihr zeitweise abhanden gekommen, das zu erreichen, was sie erstrebte. Erst Nelsons Schlachten brachten vollen Erfolg, weil sie zu richtigen taktischen Grundsätzen zurückkehrten. Bei Trafalgar kommt dieses Vernichtungsprinzip in dem ganzen Angriffsplan, am klarsten aber in der Angriffsformation Nelsons zum Ausdruck. Der sofortige Angriff aus der Marschformation heraus führte ihn am schnellsten an den Feind. Darauf kam es ihm an. Es war nur wenig Wind, hohle See, der Schutzhafen Cadix lag dicht in Lee des Feindes — die Gefahr bestand daher, daß der Gegner entkam; zu langen Manövern war keine Zeit. Nelson behielt daher seine Dispositionen auch für die durch das Halsen des Gegners veränderte Lage bei und wagte in dem Bestreben, den Vernichtungskampf zu erzwingen, den fast rechtwinkligen Angriff, obgleich dieser die Spitze seiner angreifenden Kolonne in eine äußerst gefährliche Lage brachte.

Ein Führer, der vernichten will, wird stets die Nachteile, welche die Offensive ihm für eine gewisse Zeit einträgt, in den Kauf nehmen, um nachher um so sicherer sein Ziel zu erreichen.

Denselben Ausdruck des Vernichtungsgedankens erkennen wir in der Anlage und der Durchführung des Angriffs bei Tsuschima. Dieses taktische Prinzip muß die strategische Aufgabe, z. B. diejenige, ein bestimmtes Ziel zu erreichen, überwiegen; sonst

wird allzuleicht weder das eine noch das andere erreicht. Rojestwenski und Villeneuve haben gegen dieses Prinzip verstoßen.

Die wohlausgebildete Defensivtaktik entsprach vollkommen der falschen strategischen Auffassung, die damals in der französischen Flotte herrschte. Die Franzosen fühlten sich den Engländern nicht gewachsen und hatten darum nicht den Mut anzugreifen. Die Absicht des Besiegten, ein bestimmtes Ziel zu erreichen, gibt der Schlacht von Tsuschima, in gewissem Sinne aber auch der Schlacht von Trafalgar, ihren Charakter. Villeneuve wollte der Schlacht solange wie möglich ausweichen und wählte den nördlichen Kurs, um Cadix im Falle einer Niederlage als Rückzugshafen nahe in See zu haben. Er selbst nahm zwar die Schlacht an, als er sah, daß sie unvermeidlich geworden war, und kämpfte mit großem Mut und glänzender Tapferkeit. Seine Vorhut unter Dumanoir aber, wohl von dem Gedanken geleitet, in größere Nähe des Hafens zu gelangen, entschloß sich erst, als es bereits zu spät war, dem angegriffenen Teil der Flotte Hilfe zu bringen. Ein Teil der Schiffe kehrte sogar überhaupt nicht wieder auf den Kampfplatz zurück.

Die Taktik der Russen in der Schlacht von Tsuschima ist überhaupt nur verständlich, wenn man weiß, daß der Gedanke, den schützenden Hafen zu erreichen, sie völlig beherrschte. Den Weg zu ihrem Ziel muß eine Flotte sich frei machen durch Besiegung des Gegners. Nicht der Weg nach Wladiwostok war entscheidend für die im Gefecht zu steuernden Kurse, sondern die taktische Verwendung der Waffen. Am klarsten tritt uns bei Tsuschima der Durchbruchsgedanke entgegen in der Mitführung des Trosses. Eine Flotte, die schlagen will, muß frei sein von jeder Rücksichtnahme auf den Troß; Deckung kann man auf See dem Troß nur geben durch die Entfernung oder dadurch, daß man die feindliche Kampfkraft bindet durch die eigene d. h. durch den Angriff.

Das Geheimnis des Erfolges der Sieger, Nelson und Togo, beruht wesentlich darauf, daß sie den Gegner angriffen.

Der Einfluß der Waffen auf die Taktik.

Die Artillerie ist die Hauptwaffe der Taktik zur Vernichtung des Gegners. Ihre Wirkung ist von so grundlegendem Einfluß auf die Taktik, daß heute, wie vor hundert Jahren, beste Taktik gleichbedeutend ist mit schnellster und stärkster Artilleriewirkung. Solange die Artillerie nicht die allein ausschlaggebende Waffe war, konnte sie in der Segelschiffszeit das Entern, in der Dampfschiffszeit das Rammen nicht verhindern. Bei Trafalgar und bei Tsuschima war die Artillerie Hauptwaffe, und nie ist das durch sie verwirklichte Vernichtungsprinzip so klar in die Erscheinung getreten wie in diesen beiden gewaltigen Seeschlachten.

Die Reichweite der Geschütze bei Trafalgar betrug wenig über 2000 m; da brauchbare Visiereinrichtungen aber nicht vorhanden waren, war die Artilleriewirkung auf diese Entfernung nur sehr gering. Ein Führer wie Nelson, der kämpfte, um zu vernichten, führte darum seine Schiffe in die allernächste Nähe des Gegners, um sichere und vernichtende Artilleriewirkung zu erzielen.

Dem Artilleriekampf der Segelschiffe bei Trafalgar von 2000 m bis zum Bord an Bord Liegen entsprach bei Tsuschima der Artilleriekampf der modernen Linienschiffe innerhalb wirksamer Reichweite der Geschütze von 7000 m bis zu der Entfernung,

die ein Niederkämpfen des Gegners durch intensive Feuerwirkung sicherstellte, etwa 3000 m.

Die Artillerie als entscheidende Waffe verlangt die Kiellinie als Formation. Das Linienschiff ist in der Breitseite am stärksten armiert und kann daher in der Linie seine größte Kraft entfalten. Die Linie ist darum die artilleristisch gegebene Formation.

Die Linie war sowohl bei Trafalgar wie bei Tsuschima die Formation, die Angreifer und Verteidiger für ihre Zwecke benutzten. Zwischen der Art, wie die Linie bei Tsuschima und bei Trafalgar ausgenutzt wurde, besteht aber ein tiefgehender Unterschied: Das heutige Linienschiff ist weniger verletzlich und hat die freie Wahl der Bewegungsrichtung; beide Eigenschaften lassen heute noch nach Beginn des Gefechts Manöver in der Linie zu. Das war bei Trafalgar anders; die Formation, die Linie, oder ihre Hilfsformation, die Staffel, brauchten die englischen Führer nur zum Heranführen an den Feind. Waren die Schiffe am Feinde, so konnte die Formation fallen, sie hatte ihre Dienste getan. Die Entscheidung fiel dann in der Einzelschiffsschlacht.

Die in Linie formierten Schiffe Togos bei Tsuschima gaben die Formation während des ganzen Kampfes nicht auf. Tsuschima hat dadurch den Beweis erbracht, daß der Gegner heute ohne Einzelschiffsschlacht aus der Linie heraus durch die Artillerie niedergekämpft werden kann. So ist die Linie diejenige Formation eines Verbandes, die im Gefecht immer wieder erstrebt werden muß.

Neben den offensiven hat aber die Linie auch defensive Eigenschaften. Sie war darum auch die Formation, in der bei Trafalgar die Franzosen ihre Angreifer erwarteten, und die bei Tsuschima die Russen auch schließlich einnahmen, um den Angriff Togos abzuwehren. Die Linie gestattet heute, wie bei Trafalgar die geschlossene, am Winde liegende Segelschiffslinie, in der Verteidigung den ununterbrochenen Gebrauch der Artillerie innerhalb deren Tragweite. Der defensive Gebrauch der Linie bei Trafalgar entsprach auch ganz der defensiven Strategie der Franzosen. Sie hatten in früheren Schlachten versucht, die Engländer im Anlauf konzentrisch zu beschießen, hatten dann abgehalten und wieder aufgedreht, um das Manöver zu wiederholen. Hiermit hatten sie auch Erfolg gehabt, so lange nur mittelmäßige englische Führer ihnen gegenüberstanden und ihre Artillerieausbildung sich auf gleicher Höhe wie die englische befand. Wenn die Franzosen bei Trafalgar dem Angriff ausweichen wollten, so mußten sie manövrieren. Dazu fehlten ihnen aber die Ausbildung und der Wind. Eine den Engländern personell und materiell gewachsene Flotte hätte den Angriff von Nelsons in Kiellinie herangeführter Luvkolonne abgewiesen. Nelson aber führte die erlesensten Schiffe von Jervis in das Gefecht; die Linienschiffe, die er eins nach dem andern auf den Kampfplatz brachte, vermochten das Feuer einer schlecht bedienten Artillerie auszuhalten, ohne allzu sehr darunter zu leiden. Der englische Führer konnte den Angriff in dieser Form aber nur wagen, weil er die mangelhafte Schießausbildung der Franzosen kannte. Er hatte zweifellos den Kurs und die Formation seiner Flotte so befohlen, daß die Situation geschaffen wurde, die das Memorandum vorschrieb. Die Lage veränderte sich aber, als der Feind zu halsen begann. Hätte Nelson nicht die Besorgnis gehegt, daß Villeneuve nach Cadix flüchtete, so würde er wahrscheinlich seinem ursprünglichen Plane treuer geblieben sein. Jede neue Aufstellung bedeutete indessen

für ihn einen Zeitverlust. Wenn heute ein Admiral Nelsons Methode, die feindliche Linie zu zerschneiden, anwendete, würde sie für ihn verhängnisvoll sein. Die Position, in der Nelson bei Trafalgar war, ist genau die Position, in die der Flottenführer der Gegenwart den Gegner zu bringen wünscht.

Die taktische Aufklärung.

Die in den Linienschiffen aufgespeicherte Kampfkraft kann zur Vernichtung des Feindes nur voll zur Geltung gebracht werden, wenn ihre Verwendung zur rechten Zeit und am rechten Ort gesichert ist durch eine genügende Zahl kräftiger und schneller Aufklärungsschiffe.

Die Aufgabe der taktischen Aufklärung ist es, die Anfangsstellung vorzubereiten und einzuleiten. Ihre Wichtigkeit für die taktische Situation hatten Nelson und Togo auf seiten des Siegers richtig erkannt. Beiden Schlachten ging eine groß und sicher angelegte taktische Aufklärung voraus, die vollen Erfolg hatte. Nelson verstärkte nach Übernahme seines Kommandos vor Cadix sofort seine Aufklärungsgeschwader durch Linienschiffe. Er wollte seinen Gegner auf jeden Fall zur Schlacht stellen, wenn er auslief. Er selbst stand mit dem Gros 50 sm vom Hafen ab; trotzdem erhielt er durch seine zweckmäßige und richtig arbeitende Aufklärung bereits 2½ Stunden nach dem Beginn des Auslaufens der Verbündeten die Nachricht hiervon. Die vorgeschobenen Schiffe vereinigten sich dann allmählich mit dem Gros. Die Fregatten hielten dauernd Fühlung und erstatteten laufende Meldungen über den Feind. Der Feind machte nicht einmal den Versuch, durch eigene energische Kreuzertätigkeit die feindlichen Fühlunghalter abzuschütteln. So gelang es Nelson, den Gegner am 21. Oktober aus günstiger Stellung planmäßig anzugreifen.

Die Japaner benutzten bei Tsuschima nur Handelsdampfer und geschützte Kreuzer in ihren beiden Vorpostenlinien. Sie verzichteten auf die Verwendung von Panzerkreuzern zur Aufklärung, weil sie ihre Gefechtskraft notwendig beim Gros brauchten, und sie konnten dies tun, weil die Russen keine brauchbaren Panzerkreuzer hatten. Wie die Gegner Nelsons bei Trafalgar, so verzichtete auch der Gegner Togos bei Tsuschima fast vollständig auf Marschsicherung und Aufklärung. Die Russen zeigten gegen die Fühlung haltenden japanischen Kreuzer eine erstaunliche Indifferenz und hielten es nicht einmal für nötig, die japanische Funkentelegraphie zu stören. So gelang es Togo, den Feind in günstiger Anfangsstellung zu sichten, ihn völlig zu überraschen und seinen Angriff genau so anzusetzen, wie er ihn geplant hatte.

Eine richtige taktische Aufklärung und das energische Stören der feindlichen Aufklärung ist heute wie vor 100 Jahren ein wichtiger Faktor für den Erfolg, heute noch mehr als früher, weil man die zur Einleitung des Artilleriekampfes geeignete Anfangsstellung schon erstreben muß, ehe man das feindliche Gros sichtet.

Der Wert der Anfangsstellung.

Aus der Anfangsstellung heraus soll der Angriff, d. h. die Konzentration, angesetzt werden. Zwischen der Anfangsstellung Nelsons bei Trafalgar und Togos bei Tsuschima besteht infolge der Veränderung der Reichweite der Geschütze ein grundlegender Unterschied.

Bei Trafalgar gab die Luvstellung Nelson, wie dem heutigen Führer die höhere Geschwindigkeit, das sichere Mittel, dem Gegner die Schlacht aufzuzwingen und den Angriff planmäßig anzusetzen. Schon das Ansetzen des Angriffs war aber von entscheidendem Einfluß auf den Erfolg, denn während des Anlaufs selbst konnte der Gegner bei der geringen Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit der in flauer Brise beim Winde liegenden Kiellinie die Situation nicht mehr zu seinen Gunsten ändern.

Heute ist die Stellung taktisch günstig, welche die Ausnutzung einer größeren Anzahl eigener Geschütze gegen eine geringere Zahl von denen des Gegners gestattet. Eine solche Stellung gibt naturgemäß die größten Vorteile, wenn sie nicht erst im Gefecht mit Zeit- und Raumverlust erreicht, sondern als Anfangsstellung eingenommen und so lange gehalten werden kann, bis aus ihr heraus der erste Schlag erfolgt ist. Die technische Vervollkommnung der Artillerie erlaubt in immer höherem Maße ihren sofortigen ausgiebigen Gebrauch aus der am Anfang des Gefechts eingenommenen Stellung heraus. Manöver und Waffengebrauch fallen so gut wie zusammen. Bei Trafalgar konnten die Waffen erst nach dem Manöver oder doch erst in dessen allerletztem Teil zur Wirkung gebracht werden. Heute entscheidet beinahe sofort nach dem Sichten des Gegners die Feuerintensität und Trefffähigkeit der Artillerie darüber, ob eine Konzentration Erfolg hat oder nicht. Bei Tsuschima entschieden sogar bereits die ersten Minuten nach der Eröffnung des Feuers über den Ausgang der Schlacht.

Der Schlacht von Trafalgar ging wohl ein Kampf um die Stellung voraus, insofern als Nelson den Gegner abzufangen, dieser aber ihm zu entrinnen suchte. Ein eigentliches Ringen um die Luvstellung fand jedoch nicht statt. Als die beiden Flotten sich am Morgen des 21. Oktober sichteten, hatten die Engländer bereits die Luvstellung inne. Die Verbündeten versuchten nicht, sie ihnen abzugewinnen, sondern nahmen Kurs auf Cadix. Bei Tsuschima wurde nicht um die Anfangsstellung gekämpft, da der russische Admiral sich vollständig überraschen ließ.

Wie Nelson, so suchte auch Togo seinen Gegner so lange über seine taktische Absicht im ungewissen zu halten, bis dieser ihr nicht mehr zu begegnen vermochte. Nelson wollte deshalb bis zur Kanonenschußweite in der Marschordnung bleiben, Togo holte in großem Bogen nach Westen aus, um die Russen glauben zu machen, er würde an ihrer Backbordseite passieren.

Im allgemeinen aber werden zwei Gegner, die zum Kampf entschlossen sind, mit Hilfe ihrer Aufklärungsstreitkräfte danach streben, schon ehe sie den Gegner in Sicht haben, sich die günstigere Anfangsstellung zu sichern. Daraus wird sich ein Manövrieren der Flotten gegeneinander entwickeln, das die höchsten Anforderungen an Führerblick und Führertalent stellt. Gute Aufklärung, taktische Schulung und Geschwindigkeitsüberschuß sind die Mittel, die dem Führer helfen, die günstige Anfangsstellung zu gewinnen. Der historische Kampf um die Luvstellung tritt uns heute in ganz neuer Form entgegen. Je weiter das Fernfeuer der Artillerie wirkt, desto eher müssen beide Gegner bestrebt sein, schon im Anmarsch die günstigste Stellung für die Einleitung des Gefechts einzunehmen. Welche Wichtigkeit aber das Ansetzen der Konzentration und die Anfangsstellung für den ganzen Gang der Schlacht hat, das haben uns Trafalgar und Tsuschima gezeigt.

Die Konzentration der Kraft.

Die Konzentration der Kraft ist das Mittel der Taktik, die Waffen zur entscheidenden Wirkung zu bringen. Da die Artillerie heute wie vor 100 Jahren die Entscheidungswaffe ist, so bedeutet Konzentration der Kraft — Konzentration der Artilleriewirkung. Die Feuerkonzentration so vieler Geschütze wie irgend möglich ist darum die Grundlage jeder Taktik.

Die Konzentration der Kraft soll angesetzt werden auf den Teil des Gegners, der am schwersten von dem andern unterstützt werden kann. Der nicht angegriffene Teil des Gegners muß gebunden werden. Das Erstreben einer entscheidenden Überlegenheit an einem Punkte unter Bindung des nicht angegriffenen Teils ist das alleinige Mittel der Taktik zur Vernichtung des Gegners.

Konzentration der Kraft war auch bei Trafalgar das Mittel zur Vernichtung der feindlichen Flotte für den Mann, der besser als je einer vor ihm die Aufgabe der Taktik erkannte und das Vernichtungsprinzip zur ständigen und wichtigsten Lehre der Seetaktik erhob. Im Sinne Nelsonscher Taktik war Konzentration der Kraft auch 100 Jahre später das Mittel, mit dem Togo bei Tsuschima den Gegner vernichtete. Zwischen der Art und Weise der Kraftkonzentration Nelsons und Togos besteht aber, begründet durch die verschiedene Reichweite der Entscheidungswaffe, der Artillerie, ein großer Unterschied. Nelsons Taktik bei Trafalgar bestand in einer Konzentration durch überlegene Schiffszahl und überlegene Artilleriewirkung auf die Mitte und Nachhut des Gegners, Bindung der Vorhut der feindlichen Flotte während der Überwältigung und Verhindern des Ausweichens nach Lee. Die Taktik Togos bei Tsuschima bestand in der Konzentration der Kraft durch die eigene Stellung und Verwendung mehrerer selbständiger Flottenteile zur Erzielung überlegener Artilleriewirkung auf die Spitze des Gegners sowie in der gleichzeitigen Ausübung eines Druckes auf die feindlichen leichten Streitkräfte.

„Des Feindes Form zerbrechen unter Aufgabe der eigenen, das ist die Quintessenz der Taktik von Trafalgar.“ Um eine entscheidende Wirkung zu erzielen, mußte Nelson mit seinen Schiffen ganz nahe an den Gegner herangehen. Zu Nelsons Zeiten war das 74 Kanonen-Schiff das Normallinienschiff; größere Schiffe mit mehr Kanonen wurden unhandlich. Kraftkonzentration bedeutete darum bei Trafalgar das gleichzeitige Ansetzen einer überlegenen Anzahl von Schiffen zur Erzielung einer überlegenen Artilleriewirkung. Die eigene Formation mußte für den Entscheidungskampf aufgegeben werden.

Bei der wirksamen Schußweite der modernen Artillerie von mehreren Meilen ist der Raum, den ein Schiff beherrscht, viel größer als früher; eine Konzentration des Artilleriefeuers ist daher jetzt schon aus großer Entfernung möglich. Die Schiffe Togos, die bei Tsuschima ihr Geschützfeuer auf die russische Spitze konzentrierten, brauchten ihre Formation nicht aufzugeben. Das ist der Unterschied zwischen der Konzentration bei Trafalgar und bei Tsuschima. Vor hundert Jahren geschah sie in Berührung mit dem Feinde; bei Tsuschima erfolgte sie aus der Entfernung.

Erhöhte Konzentration der Kraft kann heute sehr wohl in einem größeren Schiffe angestrebt werden. Dies ist nicht langsamer, nicht wesentlich unhandlicher, es hat mehr und schwerere Geschütze, es ist eine bessere Plattform als das kleinere Schiff. Darin liegt die Berechtigung des modernen 20000 Tonnen-Schiffs. Man konzentriert

heute die Kräfte vorteilhafter in einer geringeren Zahl großer Schiffe; denn in der geringeren Zahl liegt ein gewisser Vorteil, insofern sich z. B. 12 Schiffe besser einheitlich führen lassen als 16. Das Wort Nelsons: „Numbers only can annihilate“ muß heute in weiterem Sinne verstanden werden: Nur Konzentration der Kraft kann vernichten.

Der Konzentration der Kraft dienen heute die eigene Formation und deren Stellung zum Feinde, bei Trafalgar wurde sie bewirkt durch die an der Angriffsstelle überlegene Zahl und die Art der Ausführung des Angriffs.

Taktisch und artilleristisch günstige Stellung bedeuten heute dasselbe. Die Stellung, die am besten der Konzentration dient, ist darum die Stellung, welche die Möglichkeit gewährt, mehr Geschütze auf den Gegner zu vereinigen, als dieser selbst imstande ist, zum Tragen zu bringen. Die enfilierende Stellung gewährt diese Möglichkeit am besten. In der Gegenwart ist das Bestreben zu konzentrieren gleichbedeutend mit der Absicht, eine enfilierende Stellung zu gewinnen.

Um den angegriffenen Teil der feindlichen Formation abzutrennen, durchschnitt Nelson mit der Luvkolonne die feindliche Linie im Zentrum nach dem verbesserten Rodneyschen Manöver; seine Leekolonne durchbrach die feindliche Nachhut, entsprechend dem Verfahren Lord Howes. Bei dem Manöver des Durchbrechens lag bereits in der Ausführung eine gewisse Konzentration: Während des Durchbruchs hatten die Schiffe für kurze Zeit eine enfilierende Stellung.

Ein derartiges Enfilieren in der Ausführung des Durchbruchs war naturgemäß nur zur Zeit der Segelschiffe möglich. Es kann aber mit dem enfilierenden Vorbeiziehen der Linie Togos vor der russischen Spitze beim Beginn des Gefechts verglichen werden. Hier wie dort handelte es sich um die Ausnutzung einer momentan günstigen Stellung durch Artilleriefeuer; hier wie dort leitete jenes Manöver den Entscheidungskampf ein, und in beiden Fällen hat ihm der Erfolg nicht gefehlt.

Für die Wahl des Angriffspunktes der Konzentration ist die Überlegung maßgebend, welchem Teil der gegnerischen Formation am schwersten von den übrigen Teilen Hilfe gebracht werden kann.

Zur Zeit von Trafalgar konnte offenbar die Nachhut am schwersten unterstützt werden; denn bei einem Angriff auf diese mußten die vorne stehenden Schiffe erst manövrieren, ehe sie zur Unterstützung herankommen konnten; Manöver von Segelschiffen waren zu jener Zeit aber langwierig: der Angreifer hatte somit die beste Aussicht, die Nachhut zu überwältigen, ehe die Vorhut herankam. Bei einem Angriff auf die Vorhut konnte die Nachhut schneller zur Hilfe kommen; sie brauchte nicht zu manövrieren, denn die Linie kam bei dem Kampf auf so nahe Entfernungen infolge von Beschädigungen der Takelage bald mehr oder weniger zum Stehen. Die hinten stehenden Schiffe brauchten nur aufzusegeln und konnten dann eins nach dem anderen in den Kampf eingreifen. Der Angriff Nelsons bei Trafalgar ist das klassische Beispiel des Angriffs auf den hinteren Teil der Formation.

Da in heutiger Zeit die Linie durch den Angriff nicht zum Stehen gebracht wird und eine vernichtende Artilleriewirkung schon auf größere Entfernungen erreicht werden kann, so ist ein Herankommen des nicht angegriffenen Teils zur Unterstützung wesentlich erschwert. Die Überlegung, welcher Teil der Formation von dem anderen

artilleristisch am schwersten unterstützt werden kann, ist nicht mehr allein maßgebend für die Wahl des Angriffspunktes der Konzentration.

Für die Konzentration ist das laufende Gefecht die natürliche Gefechtsart, da es die beste Ausnutzung der Artillerie gestattet. Die Absicht, den Gegner zu enfilieren, wird dabei zu dem Versuch führen, die Spitze oder die Queue des Gegners zu umfassen.

Die Spitze kann die angegriffene Queue leichter unterstützen als umgekehrt, denn die Queue hat zur Unterstützung der Spitze nur den Überschuß über die Verbandsfahrt zur Verfügung. Zur Bindung der Spitze sind darum besondere Streitkräfte erforderlich. Schiffe, die vorne in der Linie ausfallen, bringen Unordnung und Unruhe in die Linie, vermindern also die Artilleriewirkung. Das sind Gründe, die für die Konzentration gegen die Spitze sprechen. Schwächere Heckarmierung und schwächerer Heckschutz der Schiffe lassen anderseits die Konzentration gegen die Queue wünschenswert erscheinen. Von gewissem Einfluß auf die Wahl des Angriffspunktes kann die Stellung des Flaggschiffs des feindlichen Oberbefehlshabers sein, sofern es überhaupt an einem der beiden Enden der Formation steht. Selbst für eine vorzüglich geschulte Flotte wird der Ausfall der Leitung nicht ganz ohne Folgen sein. — Beschränkter Seeraum kann in einzelnen Fällen der einen oder anderen Art der Konzentration den Vorzug geben.

Für jede Konzentration, die erst im Verlaufe des Gefechts erreicht werden soll, ist eine erhebliche Geschwindigkeitsüberlegenheit notwendig. Der Geschwindigkeitsunterschied der modernen Flotten genügt dazu nicht. Bei freiem Seeraum ist es darum einer gut geschulten Flotte stets möglich, durch zweckmäßiges Manöver dem Versuch einer Konzentration zu begegnen. Das Mittel, das auch bei Trafalgar und bei Tsuschima zum Ansetzen des Angriffs diente, die günstige Anfangsstellung, wird, wenn zwei taktisch geschulte Gegner sich gegenüberstehen, das einzige Mittel sein, eine entscheidende Konzentration durchzuführen.

Von einem wirklichen Umfassen kann auch bei Tsuschima nicht die Rede sein. Es war lediglich das Bestreben der Russen, hinter der feindlichen Queue vorbei nach Norden durchzubrechen, nicht die Gefahr, von Togo enfiliert zu werden, das die Russen zweimal veranlaßte, vom Südostkurs abzugehen. Wären sie auf ihrem Kurse geblieben, indem sie nur so viel abdrehten, wie es nötig war, um der Umfassung zu entgehen, so hätten sie richtig gehandelt.

Es ist schwer, für die verschiedenen Gefechtsarten zu entscheiden, welcher Teil der Formation des Gegners den günstigsten Angriffspunkt für die Konzentration bietet. Der Führer, der konzentrieren will, hat alle Momente zu berücksichtigen und danach für jeden einzelnen Fall seine Entscheidung zu treffen.

Bei Tsuschima lagen besondere Verhältnisse vor. Die Russen sollten am Durchbruch verhindert und in der Koreastraße festgehalten werden. Schon deshalb war die Spitze der gegebene Angriffspunkt.

Togo konzentrierte so, daß er das Feuer fast seiner ganzen Linie auf die Spitzenschiffe des Gegners vereinigte, während er das Feuer einiger weniger Schiffe teilte, um die übrigen Einheiten des Gegners nicht ganz unbeschossen zu lassen. Der Erfolg war gewaltig, da noch besondere Umstände hinzukamen. Die schlechte artilleristische und taktische Ausbildung der Russen gestattete ein solches Verfahren. Ob es auch bei gleichwertigen Gegnern möglich sein wird, erscheint fraglich. Auf jeden Fall wird die

Ausführung **schwierig** sein, da sie die Übermittlung der Entfernungen zur Feuerleitung des **Verbandes erfordert**. Sie wird mehr Schwierigkeiten bieten, als sie Togo bot, dessen **Signalübermittlung** durch das russische Feuer kaum gestört wurde. Sie muß aber versucht und **wenigstens** für die Hauptgefechtsformation in ein System gebracht werden.

Weder Villeneuve noch Rojestwenski machten den Versuch, den Gegner konzentrisch anzugreifen, sie wehrten ihn nur ab. Das Grundprinzip der Taktik war ihnen unbekannt, oder sie konnten es mit ihren ungeübten Flotten nicht verwirklichen. Villeneuves anfängliche Absicht, den Angriff der Kolonne Nelsons, den er so voraussah, wie er erfolgte, in einer gleich starken Linie zu erwarten, das Geschwader Gravinas aber in Reserve zu halten und es zur Unterstützung des gefährdeten Punktes zu verwenden, war an sich keine schlechte Taktik. Rojestwenski versuchte zwar, das Feuer auf die Spitze des Gegners zu vereinigen, indessen blieb der Versuch bei der schlechten Schießausbildung der Russen erfolglos, umsomehr, als ein wichtiges Erfordernis der Konzentration, die Bindung des anderen Teils, fehlte.

Das Binden gegnerischer Streitkräfte.

Der Begriff der Konzentration erfordert das Binden der feindlichen Streitkräfte, die nicht angegriffen und am Eingreifen in das Gefecht verhindert werden sollen. Wenn der nicht angegriffene Teil der feindlichen Formation nicht gebunden ist, kann er den angegriffenen unterstützen und so die Konzentration des Angreifers wertlos machen. Zum Binden dienen die eigene Stellung zum Gegner und die Abgabe besonderer Streitkräfte.

Nelsons Memorandum vor Trafalgar sah eine dritte Kolonne, das advanced squadron, vor, die aus acht Zweideckern bestehen sollte. Ihre Kampfkraft war also geringer als die eines an Zahl gleichen Linienschiffsverbandes. Diesem advanced squadron war eine ganz bestimmte Rolle zugedacht; es sollte vermöge seiner hohen Geschwindigkeit den Gegner festhalten, falls er abhalten und fliehen würde. Das war aber nicht seine einzige Aufgabe: Es sollte außerdem den nicht angegriffenen Teil der feindlichen Formation, die Vorhut, binden. Darauf deutet die schematische Zeichnung des Angriffsplans in dem Memorandum hin. Ein Geschwader, das den Feind zum Stehen bringen sollte, gehörte nicht an die Außenseite der Kolonnenstaffel, die sich an den Gegner heranschob. Nelson verwertete bei seinem Angriff die dritte Kolonne als solche nicht; kurz vor der Schlacht nahm er infolge veränderter Schiffszahl auf beiden Seiten eine andere Verteilung seiner Flotte vor: Die schnellen Schiffe wurden auf die beiden anderen Kolonnen verteilt. Bei der Ausführung des Angriffs band Nelson die feindliche Spitze durch den Anlaufskurs der von ihm selbst geführten Luvkolonne. So wurde der Gegner während des Anlaufs so lange über seine Absichten in Ungewißheit gehalten, bis er dicht vor der feindlichen Linie auf das Zentrum abhielt und eine rechtzeitige Unterstützung der Nachhut und Mitte nicht mehr möglich war.

Es ist interessant, daß auch bei Tsuschima Togo die vorgenommene Teilung seiner kampfkräftigen Schiffe in zwei Divisionen, von denen die eine aus weniger kampfkräftigen Schiffen bestand, eigentlich nicht verwertete. Beide Divisionen blieben während des Gefechts zusammen und operierten gemeinsam. Dies lag an den besonderen Umständen der Schlacht. Bei der Konzentration Togos auf die feindliche

Spitze machte sein eigenes Manöver ein Binden der nicht angegriffenen Queue durch besondere Streitkräfte unnötig. Sein Geschwindigkeitsüberschuß und Fehler der Russen sowie die Länge der russischen Linie, die sich allmählich auseinander zog, unterstützten ihn. Beide Führer, Nelson und Togo, zogen es vor, ihre gesamten Kräfte an den Angriffspunkten zu konzentrieren, den nicht angegriffenen Teil des Gegners aber durch ihr Manöver an der Unterstützung des anderen zu hindern.

Die Abgabe von Streitkräften lediglich zum Binden des nicht angegriffenen Teils bedeutet stets eine Schwächung der Konzentration an dem Angriffspunkte. Es ist darum vorteilhaft, das Binden durch das Mittel zu erreichen, das gleichzeitig der Konzentration dient, nämlich durch die eigene Stellung.

Das Mittel, das dazu beitragen kann, bei der Konzentration gegen die feindliche Spitze im laufenden Gefecht die Behauptung der eigenen Stellung zu ermöglichen, ist die hohe Geschwindigkeit des eigenen Verbandes, die der feindlichen Queue das Herankommen zur Unterstützung der Spitze unmöglich macht. Bei den Ausführungen über die Konzentration wurde bereits gesagt, daß zum Binden der Spitze bei der Konzentration gegen die Queue besondere Streitkräfte nötig sind.

Der Führer konzentriert, der seinen Verband so führt, daß die eigene Flotte ihr Feuer auf einen Teil des Gegners konzentrieren kann, der Feind aber sein Feuer nicht auf einen Teil der eigenen Formation zu vereinigen imstande ist.

Der Wert der Geschwindigkeit.

Die Geschwindigkeit ist keine selbständige Waffe, sondern nur ein Mittel, die Waffen zur Geltung zu bringen. Die Geschwindigkeit an sich wie auch ihre Richtung war beim Segelschiff infolge der Eigentümlichkeit des Motors weit beschränkter als in heutiger Zeit. Der moderne Motor verleiht dem Linienschiff Beweglichkeit nach allen Richtungen. Die Geschwindigkeit der beiden beim Winde liegenden Linien bei Trafalgar muß man als ungefähr gleich annehmen. Sie äußerte ihre Wirkung nur während des Manövrierens der Flotten und während des Anlaufs der englischen Linien. Mit dem Moment, wo der Entscheidungskampf begann, hörte sie auf zu wirken. Von dem Augenblick an, wo die Schiffe Bord an Bord lagen, kämpften die Flotten in relativem Stillstand, denn Manöver waren von da ab so gut wie ausgeschlossen. Ihre Bewegungsrichtung war durch den Wind gebunden. Trafalgar kann uns also keinen Anhaltspunkt für die Beurteilung des Wertes der Geschwindigkeit bieten.

Bei Tsuschima gab die Beweglichkeit den kämpfenden Linien das Mittel, ihre Stellung dauernd unabhängig vom Feinde zu verändern. In gewisser Weise waren sie in ihrer Bewegungsrichtung aber auch hier durch das Bestreben gebunden, eine artilleristisch günstige Stellung zu behalten. Auch das laufende Gefecht bei Tsuschima führt uns, wenn wir die besonderen Umstände ausschalten, nicht zu dem Schluß, daß eine mäßige Geschwindigkeitsüberlegenheit wesentliche Vorteile bietet. Dennoch kann man einem solchen Geschwindigkeitsüberschuß bestimmte Vorteile nicht absprechen.

Ähnlich der Luvstellung der Seglerzeit verleiht heute die höhere Geschwindigkeit zunächst das Mittel, den Gegner zur Schlacht zu zwingen. Sie gibt weiter die Möglichkeit, eine günstige Anfangsstellung zu erringen. Bei Tsuschima konnte die Geschwin-

digkeitsüberlegenheit der Japaner auch dazu dienen, die günstige Anfangsstellung zu behaupten. Ob aber Tsuschima uns in dieser Beziehung als Anhalt dienen kann, erscheint fraglich, da die Russen ohne Schießausbildung, ohne taktische Schulung und ohne gute Führung waren. Zweckmäßige Manöver einer geschulten Flotte, die in eine ungünstige Anfangsstellung geraten ist, werden auch den Gegner zum Manöver und damit zum Aufgeben seiner Stellung zwingen.

Ein Gegner kann den anderen im allgemeinen durch sein Verhalten zum Manöver zwingen. Der schnellere Gegner kann schneller manövrieren. Er kann darum Stellungen, die ihm eine artilleristisch günstige Position zu seinem Gegner geben, erreichen, ehe der Gegner ihm ausweichen kann. Er wird also in der Lage sein, den Gegner, der noch im Gegenmanöver begriffen ist, eine Zeitlang von günstiger Stellung aus zu beschießen. Eine entsprechende Situation trat bei Tsuschima ein, als die Russen zum ersten Male nach Norden durchzubrechen versuchten. Die japanische Linie konnte nach der Wendung die noch im Manöver befindliche russische Linie enfilieren.

Zum Erringen der günstigen Anfangsstellung und zur Ausnutzung artilleristisch günstiger Momente, also zum Ansetzen von Konzentrationen, müssen wir der überlegenen Geschwindigkeit einen gewissen Wert beimessen. Bedingung dafür ist aber, daß diese Überlegenheit nicht dadurch erzielt ist, daß man Geschwindigkeit für Kampfkraft eingetauscht hat.

Bei gleichem Deplacement wird höhere Geschwindigkeit nur durch ein Opfer an Kampfkraft erreicht werden können.

Das Zusammenarbeiten selbständiger Verbände.

Eine lange einfache Linie ist selten in der Lage, ihre Gesamtkraft auf einen Punkt zu konzentrieren. Die Länge einer Linie findet darum ihre Begrenzung nicht nur durch die Schwierigkeiten der einheitlichen Führung und den Mangel an Beweglichkeit, sondern auch durch den Mangel an Konzentrationsfähigkeit. Die Konzentration der Gesamtkraft in einem Punkte müssen wir erstreben. Praktisch ist dieses Ziel nicht zu erreichen. Aber das Zusammenarbeiten kurzer, mit stärksten Krafteinheiten angefüllter Linien zum Zwecke der Konzentration kommt ihm am nächsten.

Was wir an der Taktik Nelsons bei Trafalgar und Togos bei Tsuschima am meisten bewundern, ist das Zusammenwirken mehrerer selbständiger Flottenkörper zu einheitlichem Handeln. Selbständigkeit der Unterführer und einheitliches taktisches Denken sind dabei unerläßliche Bedingung für den Erfolg. Das Memorandum Nelsons und der Angriffsplan Togos sind durch das Prinzip der Selbständigkeit der Kommandanten bzw. Unterführer in der Ausführung des Planes ein Zeugnis von Nelsons und Togos Größe. Nur ein großer Führer wird seine Unterbefehlshaber ruhigen Mutes selbständig manövrieren lassen, alle anderen werden ängstlich an der Signalbefehlserteilung im einzelnen hängen. Collingwood bei Trafalgar und die Unterführer Togos bei Tsuschima hatten sich in den Geist ihrer Admirale hineingearbeitet. Ihre Geschwader wurden selbständig geführt, aber sie waren von einem Geiste beseelt und handelten nach einem Plan — dem des Oberbefehlshabers —, auch wenn sie gesondert operierten.

Bei Trafalgar war die Kolonne Collingwoods vom Beginn des Angriffs

an von der Kolonne Nelsons getrennt. Bei Tsuschima blieb die zweite Division Togos während der Schlacht in steter Verbindung mit der ersten, die Notwendigkeit einer Trennung ergab sich nicht — abgesehen von dem Augenblick, wo die Fühlung verloren war und die Verfolgung einsetzte —, weil die Schießausbildung der Russen eine so mangelhafte war und ihnen jede taktische Schulung fehlte. So, wie die Verhältnisse lagen, arbeiteten die Divisionen am besten zusammen, wenn sie in einer Linie blieben. Die zweite Division deckte stets in geschickter Weise die Wendungen der ersten Division, indem sie sich zwischen die in der Wendung begriffene erste Division und den Gegner schob.

Die unterlegenen Gegner verwandten beide keine selbständigen Verbände. Villeneuve hatte zwar bei Trafalgar die Absicht, das Geschwader des Admirals Gravina getrennt von der Hauptflotte zu verwenden. Es sollte sich nach seinen Befehlen stets in Luv von der Linie halten, um so eine Reserve zu bilden und jederzeit den angegriffenen Teil der Linie unterstützen zu können. Gravina verließ aber seine Stellung vor der Schlacht und nahm in der Linie Aufstellung, — ob auf Villeneuves Befehl oder aus eigener Initiative, steht nicht ganz fest.

Rojestwenski machte bei Tsuschima keinen Versuch, seine Verbände getrennt arbeiten zu lassen. Während auf japanischer Seite den Unterführern Beweglichkeit und Initiative gegeben war, wurde auf russischer Seite an dem Prinzip der in einer Person konzentrierten Führung starr festgehalten.

Bei der Größe der modernen Flotten ist es ausgeschlossen, daß sie im Gefecht unter einheitlicher Leitung stehen. Der Führer kann die Flotte nur geistig und mit Direktiven, nicht mit Befehlen gefechtstaktisch richtig leiten. Selbständige Verbände sind notwendig, die zusammenarbeiten, selbständig geführt, bald getrennt wie bei Trafalgar, bald vereint wie bei Tsuschima, einer im Sinne des anderen, und alle in einem Sinne zusammenwirken, den Feind zu vernichten.

Nach vorher vereinbartem Plane zu verfahren, wie Nelson und Togo es taten, ist mit Aussicht auf Erfolg nur da möglich, wo man vorher weiß, wie der Gegner handeln wird.

Die Verwendung ungleichartiger Verbände.

Das Prinzip des Zusammenarbeitens in selbständigen Verbänden gilt dort noch mehr, wo die Verbände aus ungleichartigem Material bestehen. Bei Trafalgar und Tsuschima aber sehen wir Verbände in einer Linie, die wegen ihrer Ungleichartigkeit hätten getrennt und selbständig handeln müssen. Bei Trafalgar war es die Schwierigkeit gemeinsamen taktischen Handelns infolge der Ungleichartigkeit des Personals, mehr als des Materials, die Villeneuve hätte hindern müssen, spanische und französische Schiffe in der Linie vereint aufzustellen. Die Spanier waren nicht imstande, zu manövrieren, nicht einmal Position zu halten, geschweige denn taktisch richtig zu handeln.

Bei Tsuschima war es die Ungleichartigkeit des Materials, die es von selbst verbot, alte Panzerkreuzer und Küstenpanzerschiffe in einer Linie mit modernen Linienschiffen zu verwenden. Durch Zusammenfassung des Ganzen in eine Formation, die

durch Aufklärungsschiffe nicht genügend gesichert war, schloß Rojestwenski den taktischen Erfolg von vorneherein aus. Die alten Schiffe hinderten ihn an der Ausnutzung der Geschwindigkeit seiner modernen Schiffe. Die verschiedenen Typen und verschiedenen Altersklassen ließen sich schwer zweckmäßig in Verbänden ordnen; doch hätte das Bestreben, die Kampfschiffe und Kreuzer in nach Kampfkraft und Geschwindigkeit möglichst homogenen Verbänden zu gruppieren, den russischen Führer veranlassen müssen, seine fünf modernsten Schiffe zu einer, die alten Linienschiffe und Küstenpanzer zu einer zweiten Division zusammenzufassen.

Jedes schwache Schiff, das die Linie nicht halten kann, ist heute ebenso wie bei Trafalgar eine Gefährdung des Ganzen. Mit der Einführung der Linie wurde die Homogenität der Schiffe ein Haupterfordernis. So beweisen uns denn beide Schlachten, wie gefährlich es ist, ungleichartige Schiffe in einer Schlachtordnung nebeneinander zu stellen. Rojestwenski und Villeneuve haben beide nicht erkannt, daß eine wirksame Konzentration der Kraft nicht lediglich durch Anhäufung von Kanonen erreicht wird, sondern daß diese Kanonen auch zur Wirkung gebracht werden müssen auf einen Punkt.

Die richtige Einschätzung des Gegners.

Die Konzentration der Kraft muß angesetzt werden auf den schwächsten Punkt des Gegners. Die Schwächen des Gegners muß man also kennen, um zu wissen, wo die Konzentration anzusetzen ist.

Nelson kannte die Schwächen seiner Gegner, er kannte ihre schlechte seemännische und artilleristische Ausbildung, den Mangel an offensivem Geist, er wußte, daß sie ihn nicht angreifen, sondern seinen Angriff in der Linie erwarten würden. Er hatte seine Gegner studiert und kannte ihre Taktik aus früheren Kämpfen. Er kannte sie so genau, daß er imstande war, seinen Angriffsplan vorher aufzustellen. Er wollte seinen Gegner angreifen um jeden Preis; er griff ihn auch dann noch an, als sich die Situation änderte, als seine eigene Lage gefährlich wurde. Er wählte dazu den kürzesten, aber nicht den sichersten Weg, denn er wußte, daß er siegen würde. Das ist ein Zeichen seiner Größe, dieser siegesbewußte Angriff, den er wagte, weil er seinen Gegner kannte.

Villeneuve sagte vor der Schlacht von Trafalgar zu seinen Offizieren: „Nelson wird sich nicht darauf beschränken, eine unserer Schlachtlinie gleichlaufende Linie zu bilden und uns ein Artilleriegefecht zu liefern. Er wird unsere Arrieregarde zu umringen, unsere Linie zu durchbrechen suchen, diejenigen von unseren Schiffen, die er abgetrennt hat, durch mehrere von den seinen angreifen lassen, um sie auf diese Weise zu umzingeln und zu überwältigen.“ Auch der französische Führer kannte also seinen Gegner, er sah die Taktik, die Nelson anwenden würde, voraus. Diese Erkenntnis seiner eigenen Schwäche spornte ihn aber nicht etwa an, die Mängel seiner Flotte abzustellen, so weit es ihm während des Aufenthalts in den blockierten Häfen und auf der Fahrt nach und von Westindien noch möglich war, sondern sie machte ihn mut- und energielos. Er sagte: „Ich habe weder Zeit noch Mittel, mit den Kommandanten, welchen in beiden Marinen die Linienschiffe anvertraut sind, eine andere Taktik einzuüben.“ Er schreckte vor der Schwierigkeit der Aufgabe zurück, und so lief er, der an und für sich kein unfähiger Führer war, mit offenen Augen in sein Verderben.

Wie Nelson, so kannte auch Togo seinen Gegner, das schlechte artilleristische und taktische Können der Russen aus früheren Gefechten; er wußte von dem geringen Stand ihrer Ausbildung. So konnte auch er, siegesgewiß wie Nelson, seinen Angriff nach vorher festgesetztem Plane ausführen. Das Verhalten der Russen gestaltete sich in den Hauptphasen der Schlacht so, wie er es vorausgesehen hatte. Die Schlacht von Tsuschima hatte er schon vorher als Gefechtsbild gefahren. Er hatte seinen Gegner richtig eingeschätzt.

Der russische Führer kannte seinen Gegner scheinbar auch, wie seine auf der Fahrt erlassenen Befehle zeigen; richtig eingeschätzt hat er ihn aber nicht. Der Leichtsinn, mit dem er in das Defilee der Korea-Straße eintrat, wäre sonst ganz unverständlich. Wie Villeneuve, so tat auch er nichts, um seine Flotte auf den Kampf mit einem so tüchtigen Gegner vorzubereiten.

Trafalgar und Tsuschima zeigen, wie wichtig die richtige Einschätzung des Gegners ist. Eifriges Studium wird uns den Weg zeigen, unsere Gegner, ihre Stärken und ihre Schwächen, kennen zu lernen. Diese Kenntnis setzt uns in den Stand, die eigene Ausbildung so einzurichten, daß wir uns auf die Eigenart des Gegners vorbereiten und seinen voraussichtlichen Manövern zu begegnen imstande sind. Das ist heute schwerer als vor hundert Jahren, wo die Abhängigkeit der Schiffe vom Winde ihre Manöver beschränkte. Das wird in Zukunft auch schwerer sein, als es bei Tsuschima für Togo war, denn in dieser Beziehung sind beide Schlachten Ausnahmefälle. Das Genie und das Verdienst der beiden Führer, den Gegner richtig eingeschätzt und darauf ihren kühnen Angriffsplan aufgebaut zu haben, ist deswegen nicht geringer.

Der Einfluß des Materials und Personals auf den Ausgang der Schlachten.

Charakteristik des Materials.

Die Mittel der Taktik zur Erfüllung ihrer Aufgabe, den Feind zu vernichten, sind die Waffen. Eine Waffe kann nur vernichten, wenn sie wirksam ist, und wirksam kann eine Waffe nur sein, wenn der Arm, der sie führt, stark ist. Die Güte der entscheidenden Waffe, der Artillerie, und ihrer Träger, der Schiffe, ebenso wie die Tüchtigkeit der Menschen, welche die Waffen bedienen und die Schiffe führen, ist darum naturgemäß von ausschlaggebender Bedeutung für den Erfolg der Waffen und für den Ausgang der Schlacht.

Bei Trafalgar standen einander gegenüber:

Auf englischer Seite:

27 Linienschiffe, darunter 8 von je 80, 16 von je 74, 3 von je 64 Kanonen;
4 Fregatten und 2 kleine Fahrzeuge;

auf seiten der Verbündeten:

33 Linienschiffe, darunter 10 von je 80 bis 110, 22 von je 74 und 1 von 64 Kanonen;
3 Fregatten und 2 kleine Fahrzeuge.

Die französischen und spanischen Linienschiffe waren durchweg stärker gebaut als die englischen. Namentlich mit den imposanten spanischen und französischen Dreideckern konnten sich die englischen Schiffe nicht messen.

An Zahl und Größe der Schiffe und Zahl der Kanonen waren also die Verbündeten überlegen. Der Vorteil wurde aber dadurch fast ausgeglichen, daß die in Eile in Dienst gestellten französischen und spanischen Schiffe schlecht ausgerüstet waren. Aus einem Bericht Villeneuves geht hervor, daß nur wenige sich in kriegsbrauchbarem Zustande befanden.

Da die Verletzlichkeit der hölzernen Linienschiffe durch das Artilleriefeuer auf beiden Seiten als gleich angenommen werden muß, so bestand kein wesentlicher Unterschied zwischen dem Schiffsmaterial der Sieger und der Besiegten von Trafalgar.

Die Schiffe, die sich bei Tsuschima auf seiten der Japaner und der Russen gegenüberstanden, waren so verschiedenartig, daß eine Gegenüberstellung zwecklos erscheint weil es zu schwer ist, den Wert der alten Schiffstypen in ihrem Verhältnis zu modernen richtig einzuschätzen. Immerhin kann die Gegenüberstellung der Artillerie beider Gegner einen Anhalt geben, da sie als der offensive Teil der Gefechtskraft den Kampfwert eines Schiffes am besten zum Ausdruck bringt, zumal die anderen Faktoren, welche die Gefechtskraft eines Schiffes ausmachen, in der Regel in einem bestimmten Verhältnis zu der Armierung stehen.

Auf seiten der Japaner waren bei Tsuschima im Feuer:

60 schwere Geschütze von 20,3 bis 32,0 cm und 305 mittlere Geschütze von 12,0 bis 15,2 cm;

auf seiten der Russen:

53 schwere Geschütze von 20,3 bis 30,5 cm und 168 mittlere Geschütze von 12,0 bis 15,2 cm.

In der schwersten Artillerie über 25 cm waren die Russen bedeutend überlegen: 41 Geschütze der Russen standen 26 der Japaner gegenüber. Wenn man aber annimmt, daß diese Überlegenheit wieder ausgeglichen wurde dadurch, daß ein großer Teil dieser russischen Geschütze Kanonen alten Modells waren, so war doch die Überlegenheit der Japaner in der Mittelartillerie so groß, daß man die letzteren im ganzen als überlegen bezeichnen kann. Nach der Skala, die Jane aufgestellt hat, war das Verhältnis des Gefechtswerts der russischen Kampfschiffe zu dem der japanischen wie 9,2 : 11,6.

Der Vorteil der größeren Homogenität war auf seiten der Japaner.

Die japanischen Kampfschiffe waren durchweg gut und rationell geschützt; die russischen gehörten alle noch mehr oder weniger zu den Typen, die große ungepanzerte oder schwach gepanzerte Flächen haben und denen gegenüber darum dem Massengranatfeuer der Mittelartillerie noch weiter Spielraum gelassen war.

Die russische Munition war mangelhaft. Auch die neuen Schiffe hatten für ihre modernen Kanonen unmoderne Munition mit geringer Sprengladung.

Die Ausrüstung des russischen Geschwaders mit Fernrohrvisieren war unvollständig, die Abfeuervorrichtungen waren gänzlich veraltet.

Trotz der Lehren der Seegefechte vom Yalu, von Manila und Santiago war bei dem Bau der neuen russischen Schiffe auf einen zweckmäßigen Ersatz der Holzteile wenig Wert gelegt worden.

Der Panzergürtel einiger Schiffe, besonders der alten Küstenpanzer, lag infolge fehlerhafter Konstruktion und nachträglicher Bauänderungen bereits bei normaler Ausrüstung fast ganz unter Wasser.

Für die Schlacht von Tsuschima müssen wir eine — allerdings nicht sehr bedeutende — Überlegenheit im Material auf seiten des Siegers annehmen.

Der Einfluß des Materials auf den Ausgang der Schlacht.

Während bei Trafalgar die Gleichwertigkeit des Materials auf beiden Seiten dieses als für den Ausgang der Schlacht bestimmenden Faktor ausschaltete, äußerte sich die Minderwertigkeit des russischen Materials in der Schlacht von Tsuschima in verhängnisvoller Weise, da sie durch Fehler des Personals und durch besondere Umstände noch erhöht wurde.

Der russische Führer hatte die Schiffe eine so große Kohlenzuladung nehmen lassen, daß der Panzergürtel der ohnehin schon überladenen Schiffe sich bei der Mehrzahl fast völlig unter Wasser befand. So war die Wasserlinie der „Borodino"-Klasse praktisch nur mit 102 mm Panzer geschützt. In die großen ungepanzerten Flächen der russischen Schiffe rissen die japanischen Sprenggranaten metergroße Löcher. Bei dem starken Seegang des Schlachttages drangen durch diese Löcher ungeheure Wassermassen in den oberen Teil der Schiffe. Die Stabilität, die ohnehin schon nicht groß war, da die Kohlen in den Bunkern verbraucht worden waren, während die Kohlenzuladung auf dem Oberdeck unangerührt blieb, wurde hierdurch noch mehr verringert, so daß mehrere russische Schiffe kenterten.

Die russischen Schiffe hatten eine lange Reise hinter sich, sie waren während der ganzen Zeit nicht gedockt worden. Die tatsächliche Geschwindigkeit stand darum weit hinter den Probefahrtsergebnissen zurück. Die Russen haben es zudem nicht verstanden, durch zweckmäßiges Verhalten im Gefecht den Geschwindigkeitsüberschuß der Japaner unschädlich zu machen. Die russische Linie zog sich während des Gefechts in die Länge, da die alten Schiffe zurückblieben. Somit gab die geringere Geschwindigkeit der Russen den Japanern Gelegenheit, die russische Linie zu überflügeln und zu enfilieren.

Die vielen Holzteile in der inneren Einrichtung der Schiffe waren schuld an den vielen Bränden, die während des Gefechts auf den russischen Schiffen ausbrachen. Die Besatzungen wurden durch das Feuerlöschen der Bedienung der Geschütze entzogen. Die Mannschaft genügte nicht, um gleichzeitig auch noch den Lecksicherungsdienst zu versehen.

Infolge der mangelhaften Visier- und Abfeuervorrichtungen und der mangelhaften Munition der Russen wurden die Japaner in ihrem Feuer durch das russische kaum beeinträchtigt und konnten fast ungestört ihre volle Artilleriekraft auf die russische Spitze vereinigen.

Die alten Kanonen der Schiffe Nebogatows konnten an dem Morgen des zweiten Schlachttages gegen die japanischen Schiffe nicht zur Wirkung gebracht werden, die sich auf Entfernungen hielten, auf denen sie mit ihren modernen, weittragenden Geschützen die russischen Schiffe wohl unter Feuer nehmen konnten. Sie wurden so mittelbar die Veranlassung zu der schmählichen Übergabe, die in der Seekriegsgeschichte ihresgleichen sucht.

Charakteristik des Personals.

Die Waffen werden zur Wirkung gebracht dadurch, daß sie und ihre Träger, die Schiffe, von Menschen geführt werden. Material und Personal beeinflussen sich

darum gegenseitig. Die Fehler des einen heben die Vorzüge des andern auf. Die Vorzüge des einen verdoppeln die Vorzüge des andern und erzielen so die höchsten Leistungen — die Fehler des einen verdoppeln die Fehler des andern und führen so zu sicherer Vernichtung.

Die britische Flotte war einige Jahre vor Trafalgar durch eine Krisis hindurchgegangen. Es war Jervis' Verdienst, die Disziplin von Grund auf wiederhergestellt und gefestigt zu halten. Von Jervis hatte Nelson gelernt, die Mannschaft bei Kräften zu erhalten, ohne die Kreuzfahrten zu unterbrechen, die Schiffe ganze Jahre in See zu haben, ohne sie ins Dock zu schicken, die militärische Ausbildung und den praktischen Seedienst allem Formenwesen vorzuziehen. Die englische Flotte war im Zustande höchster Schlagfertigkeit: Das war Jervis' und Nelsons Werk. Fähige Führer tüchtige Kommandanten und Offiziere, gut ausgebildete Besatzungen waren aus ihrer Schule hervorgegangen. Damals war es Tradition geworden, daß ein englischer Seemann gleich drei Franzosen galt.

Die französische Flotte stand unter dem Eindruck der Revolution. Meutereien und verlustreiche Kriege hatten ihr die seegewohnten Offiziere und Mannschaften genommen. Als Ersatz hatten Offiziere der Kauffahrtei-Marine eingestellt werden müssen, die nur wenig Erfahrung in dem Dienst auf Kriegschiffen hatten, und Rekruten waren vielfach an Stelle der altgedienten Mannschaften getreten. Die Führer waren nicht imstande, die Disziplin in der Flotte aufrecht zu erhalten, die Kommandanten verstanden es nicht, ihre schlecht ausgerüsteten Schiffe seetüchtig zu machen. Villeneuve sagte nach seiner Rückkehr von den Antillen: „Wir hatten schlechte Masten, schlechte Segel, schlechtes Takelwerk, schlechte Offiziere und schlechte Seeleute." Die französische Flotte hatte kaum jemals so tief gestanden wie zur Zeit von Trafalgar. Dies war der Hauptgrund ihrer völligen Vernichtung bei Trafalgar.

Der spanischen Flotte fehlte die See- und Kriegserfahrung. Die Schiffe, die an der Schlacht von Trafalgar teilnahmen, kamen größtenteils zum ersten Male aus dem Hafen. Von den Spaniern sagte daher Nelson: „Sie haben weder Seeleute noch Offiziere." Als der englische Admiral sich auf der Jagd nach Villeneuve in Westindien befand, sagte er seinen Kommandanten, jeder von ihnen sollte bei einem Zusammentreffen ein französisches Schiff angreifen, die spanischen Schiffe würde er allein auf sich nehmen.

Aufs beste organisiert, wohl vorbereitet und gerüstet durch die pflichttreue und zielbewußte Arbeit langer Jahre und die Kriegserfahrung langer Monate, gut geführt, in höchstem Maße schlagfertig, so erschien die japanische Flotte bei Tsuschima auf dem Kampfplatz.

Unvorbereitet, hart mitgenommen durch die Mühen und Beschwerden der langen Reise, ohne Kriegserfahrung und gute Führung trat ihr die russische gegenüber. Die Schiffe waren neu in Dienst gestellt. Das aus den verschiedensten Equipagen ergänzte Personal der auslaufenden Schiffe bestand nur zum geringen Teil aus aktiven Mannschaften. Etwa ein Drittel des Besatzungs-Etats wurde durch Reserven ausgefüllt. Eine beträchtliche Anzahl von Rekruten, die zum größten Teil der Landbevölkerung entnommen waren und erst auf der Ausreise ihre erste Ausbildung erhielten, bildeten den Hauptbestandteil der Besatzungen. Ein Teil ihrer Mannschaften war der Schwarzmeerflotte

entnommen, in der schon seit Jahren die revolutionäre Propaganda mit Erfolg gewirkt hatte. Die Offiziere waren zum großen Teil jung und unerfahren, vorzeitig aus der Kadettenschule entlassen. Zu dem Geschwader Nebogatows gehörten Kommandanten, die Rojestwenski bei der Besetzung seines Geschwaders wegen ihrer Unfähigkeit abgelehnt hatte. Von einem derartigen Geschwader waren Leistungen nicht zu erwarten.

Der Einfluß des Personals auf den Ausgang der Schlachten.

Den Waffen verleihen die Menschen erst ihren taktischen Wert, denn nicht Schiffe fechten, sondern Menschen. Die mächtigsten Schiffe sind wertlos, wenn sie von unfähigen Kommandanten geführt werden. Der Admiral, der die Flotte, der Kommandant, der das Schiff führt, der Offizier, der das Feuer leitet, der Mann hinter der Kanone und der Mann vor den Kesseln, sie alle tragen an ihrer Stelle und nach ihrem Können dazu bei, einen glücklichen oder unglücklichen Ausgang der Schlacht herbeizuführen.

Der Einfluß des Führers.

Der Einfluß des Führers steht an erster Stelle. Ein guter Führer muß gleichzeitig Stratege und Taktiker, Seemann und Organisator sein. Der Vergleich der Strategie und Taktik der Schlachten von Trafalgar und Tsuschima hat uns gezeigt, wie die siegreichen Führer, Nelson und Togo, und die unterlegenen, Villeneuve und Rojestwenski, ihren Aufgaben gerecht geworden sind und wie sie den Ausgang der Schlachten beeinflußt haben.

Daß tüchtige Führer zur Zeit Nelsons tüchtige Seeleute sein mußten, ist ohne weiteres klar. Das Manövrieren mit den Segelschiffsflotten erforderte großes seemännisches Geschick und war nötig für das Erringen der günstigen Anfangsstellung und das gute Ansetzen des Angriffs, von denen auch bei Trafalgar der Erfolg zum großen Teil abhing.

Auch heute noch stellt die Seemannschaft bestimmte Anforderungen an das Geschick des Führers, der die Flotte unter Ausnutzung von Wind und Wetter unter günstigen Bedingungen an den Feind zu führen hat. Lee- und Luvstellung haben ihre Vor- und Nachteile. Im allgemeinen wird die Leestellung für die artilleristisch bessere gehalten. Der Einfluß der Stellung zu Wind und Seegang kam bei Tschuschima aber auch noch in anderer Weise zur Geltung: Die Russen waren in der Leestellung; große Wassermassen drangen infolgedessen durch die Schußlöcher auch oberhalb der Wasserlinie in das Innere der Schiffe und wurden für sie verhängnisvoll. Starker Seegang beeinflußt durch überkommende Spritzer auch die Verwendung der Artillerie aus der Leestellung. Der moderne Flottenführer wird bei der Wahl seiner Stellung auch diese Momente berücksichtigen müssen.

Eine Hauptaufgabe des Führers als Organisator ist es, die Flotte schlagfertig zu machen und schlagfertig zu erhalten. Er soll sie ausbilden und mit dem richtigen Geist erfüllen. Beides sind Vorbedingungen zum Siege.

Der Einfluß der Ausbildung.

Die Ausbildung, die am unmittelbarsten zur Vernichtung des Feindes beiträgt, ist die artilleristische und die taktische.

Die Artillerie ist die entscheidende Waffe. Sie war es auch bei Trafalgar.

In dem Geschoßhagel der englischen Geschütze lag, wie Nelson erklärte, der Grund der englischen Seeherrschaft. Die Artillerieausbildung der englischen Schiffe war der ihrer Gegner weit überlegen. Durch tägliche Übungen hatten die englischen Kanoniere es so weit gebracht, daß sie sicherer und dreimal so schnell schossen als die französischen.

In der rauhen Schule der See, während der Kreuzfahrten des jahrelangen Blockadedienstes, hatte Nelson seine Schiffe auf den höchsten Stand der Ausbildung gebracht. Eine gute formaltaktische Schulung, die sich infolge der Eigentümlichkeit des Motors damals mit der seemännischen verbinden mußte, war zur Zeit von Trafalgar von großer Wichtigkeit. Durch die günstige Anfangsstellung und das gute Ansetzen des Angriffs schuf Nelson günstige Bedingungen für den Entscheidungskampf. Den Kampf in der Melee entschied neben der Artillerie die Tüchtigkeit der englischen Kommandanten im Manövrieren, denn sie allein konnte die überlegene Artillerieausbildung zur Geltung bringen. In dem Nahkampf der damaligen Zeit hatte das gutgeführte Schiff, namentlich wenn erst im Laufe des Gefechts die Takelage des Gegners Schaden litt, oft Gelegenheit, den Gegner zu enfilieren. Das schwierige Manöver des Durchbruchs, das Collingwoods Kolonne ausführte, war ohne eine gute Manövrierausbildung undenkbar.

Die enge, zähe und ausdauernde Blockade von Jervis, Cornwallis und Nelson verhinderte jede seemännische und zum Teil auch die artilleristische Ausbildung der Franzosen. Mahan sagt von Villeneuve: „Bei vorzüglicher Anlage, Tapferkeit und berufsmäßigem Geschick erkannte er die Mängel der französischen Flotte mit einer Klarheit, die ihm zur Übernahme jedes Risikos die Kraft nahm.“ Er verzweifelte an der Schwierigkeit seiner Aufgabe. Er vernachlässigte auch die Artillerieausbildung gänzlich; selbst die Geschütze, an denen nicht exerziert wurde, vernachlässigte man. Die Ausbildung der Geschützspezialisten war während des Niederganges der französischen Flotte verloren gegangen. Dazu kam noch, daß die französischen Geschützführer die Takelage des Gegners zum Ziel nahmen, während die englischen auf den Rumpf zielten. Das war in dem verschiedenen Geist, der in beiden Flotten herrschte, begründet: Die Franzosen wollten den Gegner davon abhalten heranzukommen, die Engländer wollten den Gegner vernichten.

Nur bei so schlechter Ausbildung der Franzosen war der Angriff Nelsons in der Form möglich, wie er erfolgte. Eine gleichwertiger Gegner hätte die Luvkolonne Nelsons, deren Schiffe in Kiellinie, eins nach dem andern, in den Feuerbereich der feindlichen Geschütze kamen, schon während des Anlaufs vernichtet oder doch so schwer geschädigt, daß sie in dem darauffolgenden Kampf sicher unterlegen wären. Die Spitzenschiffe der beiden englischen Kolonnen wurden nur wenig getroffen. Die „Victory“, das Spitzenschiff der Luvkolonne, wurde während des Anlaufs 16 Minuten lang von mehreren Schiffen beschossen und verlor dabei nur 50 Mann, als Antwort aber feuerte sie beim Passieren des Hecks des „Bucentaure“ eine Breitseite, die allein 400 Menschen tötete.

Wie bei Trafalgar der Geschoßhagel der englischen Geschütze, so brachte bei Tsuschima das wohlgezielte, auf einen Punkt konzentrierte Massengranatfeuer der Japaner neben ihrer guten taktischen Ausbildung die Entscheidung.

Digitized by Google

Die Ausbildung der Japaner war die Frucht der unermüdlichen Arbeit langer Jahre. Die formal- und gefechtstaktisch gut geschulte Flotte evolutionierte während des Gefechts wie auf dem Exerzierplatz. Für den vollen Erfolg war dies von großer Bedeutung. So gelang es Togo beim Beginn des Gefechts, seine Absichten den Russen zu verschleiern und sie durch das Vorbeiziehen der japanischen Linie vor der russischen Spitze zu überraschen. Ihre enggeschlossene Kiellinie ermöglichte gegenüber der auseinandergezogenen russischen Formation während des laufenden Gefechts die Konzentration gegen die russischen Spitzenschiffe, auch wenn sie die russische Linie nicht überflügelte. Den abdrehenden Russen konnte sie durch Wendungen, bei deren Ausführung die zweite Division die erste deckte, schnell folgen. Das gute Zusammenarbeiten der japanischen Verbände, das schon beim Vergleich der Taktik erörtert worden ist, war nur durch gute taktische Schulung möglich.

Die Schießausbildung der Japaner war hervorragend; ihre geschickte Feuerleitung zur Konzentration der Artilleriewirkung auf die russischen Spitzenschiffe war bewundernswert. Die geringen Schießleistungen der Russen erhöhten ihre eigenen: Auf einen russischen Treffer kamen vier japanische; das bedeutete praktisch eine vierfache artilleristische Überlegenheit. Den hohen Leistungen der Japaner und den geringen ihrer Gegner entsprach der gewaltige Erfolg.

Für den russischen Führer handelte es sich beim Antritt des Marsches nach Ostasien darum, eine neu in Dienst gestellte Flotte während der Ausreise zu einer homogenen, disziplinierten, see- und kampftüchtigen Einheit auszubilden, die dem kriegsgeübten Feinde gewachsen war. Das war eine schwierige militärische und moralische Aufgabe. Zu ihrer Lösung bedurfte es eines zielbewußten, energischen Mannes. Rojestwenski hat sich der Aufgabe nicht gewachsen gezeigt. Der Ausbildung wurde auf dem Marsche weniger Aufmerksamkeit gewidmet, als es der Ernst der Situation erforderte. Die Ausbildung im Artilleriedienst beschränkte sich auf Geschützexerzieren und die nur seltene Ausführung von Zielübungen. Einige wenige Schießübungen mit ungenügender Munition hatten ungenügenden Erfolg. Es war die Absicht des russischen Führers, Munition zu sparen; doch hätte er besser getan, mit etwas weniger Munition und besserer Schießausbildung in die Schlacht zu gehen. Von einer systematischen Ausbildung des Verbandes war keine Rede. Unvorbereitet, wie sie den Marsch begann, trat die russische Flotte in das Defilee der Korea-Straße ein.

Infolge ihrer schlechten Schießausbildung fehlten den Russen in der Schlacht die zahlreichen, dicht gruppierten Treffer, wie sie nur eine große Zahl schnellfeuernder Geschütze bei bester Schießausbildung erreichen kann. Ihnen mangelte die formaltaktische Schulung, wie sie nötig war zu schnellem Übergang aus der Marschformation in die Gefechtsformation bei dem überraschenden Angriff der Japaner, wie sie ferner erforderlich war, um während des Gefechts die Linie zusammenzuhalten und der überlegenen Geschwindigkeit durch zweckmäßiges Manöver zu begegnen, um schließlich die Unterstützung der angegriffenen Spitze durch den nicht angegriffenen Teil herbeizuführen. Ihnen fehlte das durch einheitliche taktische Ausbildung und gefechtstaktische Schulung ermöglichte Zusammenarbeiten der Verbände.

Ihre geringe Ausbildung zeigte sich auch in ihrer Unfähigkeit, den Gefahren, die das durch die Schußlöcher eindringende Wasser den Schiffen brachte, durch zweck-

mäßige Lecksicherungsmaßregeln zu begegnen. Auch hierin waren die Japaner weit überlegen. Schwere Havarien, die während des Gefechts eintraten, wurden für die japanischen Schiffe nicht verhängnisvoll.

Der Einfluß der Einheitlichkeit der taktischen Ausbildung.

Nur die einheitliche taktische Ausbildung der Engländer bei Trafalgar und der Japaner bei Tsuschima konnte einen so gewaltigen Erfolg bringen. Nur die einheitliche taktische Ausbildung ermöglichte das erfolgreiche Zusammenarbeiten der einzelnen Verbände zur Vernichtung des Feindes. Nur wenn Führer, Unterführer, Kommandanten und Offiziere einheitlich taktisch zu denken gelernt haben, dann ist für alle die zahllosen Fälle, in denen der Führer während der Schlacht die Situation nicht überblicken, oder nicht mehr durch Signalbefehle leiten kann, die Garantie gegeben, daß trotzdem alle, Verbände, Schiffe, Menschen, in seinem Sinne handeln, alle sich gegenseitig unterstützen, um desto gründlicher ihre Aufgabe, den Feind zu vernichten, erfüllen zu können. Nur so entsteht das Vertrauen zu dem Führer, gegenseitiges Vertrauen und Selbstvertrauen. Dieses Band des gegenseitigen Vertrauens war es, das Nelsons und Togos Flotten zusammenhielt und dazu beitrug, den Erfolg so vernichtend zu gestalten.

Nelson machte aus seiner Flotte eine „band of brothers". Er ließ nie einen Kameraden im Stich, er übernahm stets die Verantwortung für das, was seine Untergebenen taten. So bildete er sich Unterführer und Kommandanten heran, die seine Kühnheit zu unterstützen wagten, so legte er den Grund zu der Disziplin, die in dem freudigen Gehorsam gegen den Vorgesetzten sich äußert.

Bei Trafalgar kannte jeder die taktische Absicht des Führers. Selbst als die Verhältnisse sich änderten und der Angriff nicht so durchgeführt werden konnte, wie er geplant war, waren alle imstande, den Intentionen des Führers entsprechend zu handeln. Es ist bezeichnend, daß Collingwood in seinem Berichte über die Schlacht eine Änderung des ursprünglichen Angriffsplanes gar nicht erwähnt. Für ihn war es derselbe Plan, auch verstand er es, ihn ohne weiteres den veränderten Verhältnissen anzupassen.

Nachdem Nelson seine Kolonnen herangeführt hatte, war seine, des Oberbefehlshabers, Aufgabe erfüllt. Voll Vertrauen auf die Tüchtigkeit seiner Kommandanten überließ er ihnen das Weitere. Das Zusammenarbeiten und die gegenseitige Unterstützung der Kommandanten ermöglichte dann erst eine wirkliche Konzentration und durch sie die Vernichtung des Gegners.

Auch in Togos Flotte herrschte dieses Vertrauen. Das unsichtige Wetter des Schlachttages machte einen Überblick unmöglich, und doch wußte Togo, daß alle in seinem Sinne ihr Äußerstes taten, den Gegner zu vernichten.

Villeneuve hatte kein Zutrauen zu seinen Kommandanten. Er wagte es nicht — wie Nelson — eine neue Taktik anzuwenden, um dem Angriff des Gegners, den er so voraussah, wie er tatsächlich ausgeführt wurde, zu begegnen. Seine Unterführer und Kommandanten unterstützten ihn nicht. Der Führer der Vorhut entschloß sich zu spät, ihm zur Hilfe zu kommen, ein Teil der Kommandanten der Vorhut kehrte überhaupt nicht wieder auf das Schlachtfeld zurück.

Von einer so weitgehenden gegenseitigen Unterstützung, auch der einzelnen Schiffe, wie zur Zeit von Trafalgar kann heute keine Rede sein. Sie äußert sich während des heutigen Formationskampfes in dem einheitlichen Zusammenarbeiten der Verbände.

Rojestwenski ließ seine Unterführer und Kommandanten nicht mit sich arbeiten, er teilte ihnen nichts von seinen Plänen mit. Die Flotte war nach seiner Verwundung führerlos. Nebogatow hatte nicht die Initiative, von selbst den Befehl zu übernehmen. In der russischen Flotte hielt man starr an dem Prinzip der beim Oberbefehlshaber liegenden einheitlichen Führung fest. Von einem einheitlichen taktischen Handeln, von einer gegenseitigen Unterstützung war keine Rede. Alle beherrschte nur der Gedanke, nach Wladiwostok zu entkommen. Als Nebogatow den Befehl übernahm, folgte ihm nur ein Teil der Schiffe. Von den Japanern verfolgt, fuhren die russischen Schiffe nach allen Seiten auseinander. Auch der Führer der leichten Streitkräfte, die für die Torpedobootsabwehr während der Nacht von großem Nutzen gewesen wären, ließ sein Gros im Stich.

Der Einfluß der moralischen Eigenschaften.

Ohne hohe moralische Eigenschaften wird selbst eine gut geschulte Flotte ihre Ausbildung nicht mit Erfolg verwerten können. Unter einer großen Zahl solcher Eigenschaften stehen an erster Stelle der vor keinen Schwierigkeiten zurückschreckende Geist unaufhaltsamer Offensive, der im Angriff und der Vernichtung des Feindes seine einzige Aufgabe sieht und zu den höchsten Leistungen anspornt, sowie die Mannszucht, die auf der Disziplin des Offizierkorps ruht.

Mannszucht und offensiver Geist zeichnete in gleicher Weise die Engländer bei Trafalgar und die Japaner bei Tsuschima aus und gab ihnen die Siegeszuversicht, die sie alles wagen ließ. Diese Eigenschaften fehlten den Franzosen bei Trafalgar und den Russen bei Tsuschima. Die Franzosen waren demoralisiert durch die Untätigkeit der Hafenroutine, zu der sie die englischen Blockadegeschwader zwangen, und durch den schädlichen Einfluß der defensiven Kriegführung.

Es war kein siegesfrohes Geschwader, das nach langer, mühevoller Reise, ohne jede Aussicht auf Erfolg den Japanern gegenübertrat. Ohne Widerstandskraft, ohne den Willen zu siegen, erlagen sie in der Schlacht bald der Wirkung der japanischen Granaten, die sie demoralisierte und sie daran hinderte, auch das Wenige, was sie gelernt hatten, zu verwerten.

Die besten Schiffe versagen, wenn nicht ruhige, heldenhafte Charaktere sie führen, wenn nicht starke, unerschütterliche Männer hinter den Geschützen stehen, die sich nicht beirren lassen durch den entnervenden Eindruck der Wirkung moderner Kampfmittel.

Beide Schlachten, Trafalgar und Tsuschima, zeigen uns den Wert der gründlichen Ausbildung unter kriegsmäßigen Bedingungen. Für die Schule des Krieges, in der es Nelson und Togo vergönnt war, ihre Flotten zu bilden, vermag die Schule des Friedens nie einen vollen Ersatz zu bieten. Umsomehr bedarf es darum heut rastloser, angestrengter Arbeit, um die praktische Ausbildung im Frieden der Wirklichkeit so nahe wie möglich zu bringen.

Gute Schießausbildung, einheitliche taktische Ausbildung zum Zusammenarbeiten der Verbände und zur gegenseitigen Unterstützung, gute

formaltaktische Schulung, die beide dazu dienen, die Schießausbildung zur Geltung zu bringen, werden auch in Zukunft demjenigen den Sieg sichern, der durch hohe soldatische Eigenschaften und den festen Willen zum Vernichten des Gegners seine gute Ausbildung zur vollen Wirkung zu bringen imstande ist. Denn nicht das Geschütz, sondern der Mann hinter dem Geschütz ist der **Hauptfaktor** zum Siege.

Die Folgen der Schlachten.

Der Ausgang der Schlachten.

Wo, wie bei Trafalgar und Tsuschima, alle personellen Faktoren auf der Seite des Siegers zusammenwirkten zur Vernichtung des Gegners, da mußte der Erfolg ein gewaltiger sein. Dieser gewaltige Erfolg ohne nennenswerte Verluste auf seiten des Siegers, diese völlige Vernichtung auf seiten des Unterlegenen sind es, die gerade diese beiden Schlachten hervorheben aus der Reihe der Seeschlachten der Segelschiffs- und der Dampfschiffszeit.

Von allen französischen und spanischen Schiffen, die bei Trafalgar fochten, ist keines wieder auf der See erschienen, 19 wurden genommen oder vernichtet, 10 flüchteten nach Cadix und wurden dort blockiert, 4 entkamen nach Norden, fielen aber wenige Tage später ebenfalls in die Hände der Engländer.

Von der ganzen russischen Flotte, die — abgesehen von den Hilfsschiffen — aus 29 Schiffen bestand, sind nur 3 entkommen, 4 wurden in fremden Häfen desarmiert, die übrigen 22 wurden vernichtet oder genommen.

Die politischen Folgen der Schlachten.

Der Sieg von Trafalgar gab England die völlige Beherrschung der See und beseitigte jede Invasionsgefahr auf lange Zeit hinaus. Bei Trafalgar vollendete Nelson das Werk, das Jahrhunderte vorher mit den Kämpfen gegen die Armada begonnen war. Im Besitz der Seeherrschaft verschaffte England seinem Handel auf allen Meeren das unbedingte Übergewicht, erweiterte es seinen Kolonialbesitz beständig. Alle Anstrengungen des französischen Kaperkrieges, der schon vor Trafalgar, als die französische Flotte noch eine starke Drohung für England bildete, den englischen Handel nie ernstlich zu schädigen vermocht hatte, erwiesen sich nunmehr als völlig erfolglos. Der Geschichtschreiber Fyffe hat die dauernde Bedeutung und die weitreichenden Folgen der Schlacht von Trafalgar mit folgenden treffenden Worten gekennzeichnet: „Die Schlacht von Trafalgar war nicht nur der größte Seesieg, sie war der gewaltigste und bedeutungsreichste Sieg überhaupt, der während des ganzen Revolutionskrieges zu Wasser und zu Lande erfochten wurde. Kein Sieg und keine Reihe von Siegen Napoleons hatte die gleiche Wirkung auf Europa. Eine Generation ging dahin nach der Schlacht, bevor Frankreich England abermals zur See ernstlich bedrohte. Die Aussicht, die britische Flotte zu erdrücken, solange England noch die Mittel hatte, eine Flotte auszurüsten, ging völlig verloren. Fortan setzte Napoleon seine Hoffnung, Englands Hilfsquellen zu erschöpfen, darauf, daß er jeden Staat auf dem Kontinent zwang, dem Inselreich den Markt zu verschließen. Trafalgar nötigte

ihn, sein Joch auf ganz Europa zu legen, oder auf die Hoffnung einer Besiegung Großbritanniens zu verzichten. Infolge Nelsons letzten Triumphes befand sich England in einer solchen Lage, daß zu seiner Schädigung keine anderen Mittel mehr blieben als diejenigen, die schließlich zur Befreiung des Kontinents führen mußten."

England begann, um sich aus der Zwangslage zu befreien, in die es von Napoleon durch die Kontinentalsperre gebracht war, den Landkrieg in Spanien; Trafalgar hatte ihm dazu die See frei gemacht. So war es in der Lage, seine Landkrieg führenden Verbündeten wirksam zu unterstützen. Englisches Geld gab diesen zudem die Kraft, die schweren Lasten der Kriege zu tragen, in denen der Franzosenkaiser schließlich zu Boden geworfen wurde. Als Napoleons Macht infolge des Mißlingens des Feldzuges nach Rußland zusammenbrach, waren die Fesseln, die Englands wirtschaftliche Entwicklung hemmten, völlig gesprengt.

Beim Abschluß der Napoleonischen Kriege stand England militärisch und wirtschaftlich ohne Konkurrenten da. Der europäische Kontinent war von einer Reihe englischer Stützpunkte für den Seekrieg umstellt, der Weg nach Indien durch eine Kette von Befestigungen gesichert. Nelsons Sieg bei Trafalgar gewährleistete England die Vormachtstellung, die bis jetzt noch unangefochten ist, es gab ihm die Handelsbevormundung der ganzen Welt. So reichen die Folgen von Trafalgar bis in die gegenwärtige Zeit hinein. Die politische Lage von heute kann man nur richtig verstehen, wenn man sie zurückführt auf den Tag von Trafalgar.

Der Sieg von Tsuschima verlieh auch Japan in Ostasien die völlige Beherrschung der See. Seine Transporte konnten von russischer Seite nicht mehr gestört werden; die russischen Küstengebiete waren den Angriffen der japanischen Flotte und der Invasion preisgegeben. Rußland hatte keine Aussicht mehr, dem Kriege eine andere Wendung zu geben. Tsuschima beendete den Russisch-japanischen Krieg.

Es ist Japan gelungen, auf dem asiatischen Kontinent endgültig festen Fuß zu fassen. Den Bestrebungen Rußlands nach der Vorherrschaft im fernen Osten hat Tsuschima für lange Zeit, wohl für immer, ein Ende gemacht. Japans Heere und Flotten haben dem ostasiatischen Inselreich die Großmachtstellung erkämpft; es ist für die europäischen Nationen ein wichtiger überseeischer Machtfaktor geworden. Es benutzt seine jetzige Stellung, um zu seinem eigenen Vorteil die mongolischen Staaten, in erster Linie das riesige Reich der Mitte, politisch und wirtschaftlich von sich abhängig zu machen. Seinem Ziele, der politischen und wirtschaftlichen Vorherrschaft in Ostasien, ist es ein gutes Stück näher gekommen. Daß es sein Ziel erreichen wird, daran ist nicht zu zweifeln. Außer England ist kaum ein Staat imstande, es in einer solchen Entfernung von der Heimat, wie es die Kriegführung in Ostasien bedingen würde, mit einer Großmacht, wie Japan, aufzunehmen.

So war der Krieg nur das Vorspiel zu einer neuen großen historischen Entwicklung. Nach allem, was wir bisher von der Entwicklung Japans erlebt, stehen wir in Ostasien unbegrenzten Möglichkeiten gegenüber. Was Tsuschima nicht allein für Japan und Ostasien, sondern für die Welt bedeuten wird, das kann uns erst die Zukunft offenbaren.

Die Niederwerfung des Rivalen in Asien und die Erweiterung des englisch-japanischen Bündnisses haben zur Folge gehabt, daß das Jahr der hundertsten Wieder-

kehr des Trafalgar-Tages die englische Seemacht auf einem Gipfelpunkt sah, wie sie ihn kaum je vorher erreicht hat.

In beiden Kriegen war die Erringung der Seeherrschaft Bedingung für die Erreichung des Kriegszweckes. Napoleon konnte ohne Seeherrschaft an eine Invasion und eine ernstliche Schädigung des englischen Handels nicht denken. England brauchte die Seeherrschaft, um seinen Handel zu schützen und eine Invasion unmöglich zu machen. Rußland hatte ohne ihren Besitz keine Aussicht, dem Kriege eine andere Wendung zu geben. Japan konnte ohne die Herrschaft zur See die Invasion, den Landkrieg in der Mandschurei, nicht durchführen. Beide Schlachten waren entscheidend für den Besitz der Seeherrschaft. Die Ausnutzung der errungenen Seeherrschaft erfolgte in verschiedener Weise.

England konnte nach Trafalgar zur Ausnutzung der Seeherrschaft nur noch die indirekten Mittel des Seekrieges anwenden. Den Krieg konnte es aus eigener Kraft nicht beenden. Hinter seiner Seemacht stand nicht die genügende Landmacht; es mußte sich zur Niederwerfung des Gegners auf seine Verbündeten stützen. Der Einfluß der Schlacht von Trafalgar auf die Beendigung des Krieges trat darum nicht unmittelbar in die Erscheinung. Der Krieg dauerte noch 9 Jahre.

Japan konnte den Krieg mit Rußland aus eigener Kraft beenden. Es hatte selbst die genügende Land- und Seemacht. Daraus erklärt sich die unmittelbare Einwirkung der Schlacht von Tsuschima auf die Beendigung des Krieges.

Beide Schlachten legten den Grund zu der Vormachtstellung eines Inselreiches und führten den Zusammenbruch eines mächtigen Kontinentalstaates und seiner Seemacht herbei.

Seemacht entschied durch beide Schlachten den Kampf der Völker.

So zeigen uns Trafalgar und Tsuschima in ihren weitgehenden politischen Folgen mit besonderer Klarheit den Einfluß der Seemacht auf die Geschichte.

Eine deutsche Seekriegsgeschichte.

Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung von Kontreadmiral z. D. Rittmeyer.

Über den Wert seekriegsgeschichtlicher Studien sind vielfach Zweifel und irrige Ansichten verbreitet. Mir ist noch die Frage eines deutschen Seeoffiziers erinnerlich: „Wozu nutzt es, wenn wir immer wieder den alten Knochen benagen?" Weniger drastisch gibt seinem Bedenken der englische Marineschriftsteller Jane Ausdruck, dessen neuestes Buch „Heresies of Seapower" erst kürzlich in diesen Blättern besprochen worden ist. Er sagt, es gebe keine aus der Seekriegsgeschichte hergeleitete Theorie, die nicht durch geschickte Gruppierung entgegenstehender Argumente in ihr Gegenteil verkehrt werden könne. Was in dem einen Falle richtig war, sei in dem anderen falsch, und der Seeoffizier könne der Sache gar nicht auf den Grund gehen, ohne eine enorme Bibliothek zur Verfügung zu haben. Er hält überhaupt nichts davon, bei seekriegsgeschichtlichen Studien, die die Vergangenheit betreffen, zu sehr ins Detail zu gehen, und möchte alle Lehren der Seekriegsgeschichte ersetzen durch den von ihm formulierten Begriff der Fitness to win. Andere wieder halten seekriegsgeschichtliche Studien deshalb für überflüssig, weil ja aus diesem Studium schon eine Theorie des Seekrieges entstanden sei. Sie begnügen sich also mit den Resultaten der Aufräumungsarbeit anderer, ohne sie nachzuprüfen, und glauben, genug getan zu haben, wenn sie sich mit den Vorgängen der neuesten Kriege beschäftigen, die uns in dem letzten Jahrzehnt wieder gezeigt haben, wie mit Hilfe des Seekrieges Weltgeschichte gemacht wird.

Ich kann diesen Anschauungen, so viel Wahres sie auch im einzelnen enthalten, nicht beipflichten, glaube vielmehr, daß sie das Verhältnis zwischen Seekriegslehre und Seekriegsgeschichte, zwischen Theorie und Praxis, falsch auffassen. Will man sich über den Wert der Seekriegsgeschichte an sich, wie über den einzelner seekriegsgeschichtlicher Werke klar werden, so gilt es aber vor allem, dieses Verhältnis richtig zu erkennen.

Die Theorie des Seekrieges — anders ausgedrückt die Seekriegslehre — ist aus dem Studium der Seekriegsgeschichte entstanden. Man kann solche Lehren aber nur richtig formulieren, wenn man die Dinge im großen sieht. Ist man bestrebt, allen Möglichkeiten Rechnung zu tragen, und geht dazu zu sehr auf Einzelheiten ein, so schadet man mehr, als man nutzt: man würde die Regel so sehr mit Ausnahmen überlasten, daß sie bis zur Unkenntlichkeit zerstückt werden würde. Soweit kann man also Jane recht geben. Ist aber deshalb die Schilderung des einzelnen Falles überhaupt überflüssig? Ist nicht jede Aufgabe, die der Krieg dem Seeoffizier stellt, ein Spezialfall, eine Ausnahme, wenn man so will? Die Lehre vom Kriege kann nur generalisieren, Ausnahmen darf sie nur so weit aufnehmen, um erkennen zu lassen, daß es eine absolute Regel nicht gibt, daß jeder Kriegsfall wohl nach allgemeinen Grundsätzen beurteilt, aber nach seiner Eigenart angefaßt werden muß. Keine Lehre vom Kriege kann den Offizier davon entbinden, selbstschaffend neu zu handeln, wie es die Lage erfordert; sie kann ihm hierzu nur die Wege ebnen, denn ein Rezept zum Siege gibt es nicht. Darum ist aber die Darstellung der Praxis der Vergangenheit, die See-

kriegsgeschichte also, die Brücke zur Praxis der Zukunft. Sie zeigt nicht nur, wie eine Lehre vom Kriege entstanden ist, sie läßt uns auch erkennen, wie man sich dem Spezialfall anpassen mußte, und bereitet uns so vor auf die Anpassungsarbeit, die wir leisten sollen, wenn die Wirklichkeit des Krieges uns ihre Aufgaben stellt.

So ist das Studium der Seekriegsgeschichte nicht nur eine Quelle der Theorie, sondern deren notwendige Ergänzung. So lebendig wie das Studium vergangener Kriegsereignisse es uns vor Augen führt, kann die Theorie durch Vorführung von Ausnahmen uns gar nicht erkennen lassen, was wir brauchen, um in die Praxis überzugehen. Wenn wir nun auch an die Stelle der Beispiele der Vergangenheit die der Zukunft vorweggenommen — Kriegsspiel und Manöver — setzen können, anschaulicher und eindrucksvoller wird für viele immer die Anlehnung an geschichtliche Vorgänge bleiben, und eins können diese anderen Hilfsmittel der Vorbereitung auf den Krieg uns nie so vollkommen schildern: Den Einfluß der Persönlichkeit.

Aber auch die haben unrecht, die sich allein an die Geschichte der Gegenwart halten wollen. Die wenigen modernen Kriege von Bedeutung, der amerikanisch-spanische und der russisch-japanische, so interessant sie sind für den Gebrauch der heutigen Kriegsmittel, können uns allein eine Theorie des Seekrieges nicht geben. Der Maßstab, an dem wir sie messen, die Begriffe, mit denen wir an sie herantreten, waren da, ehe sie geschlagen wurden, und sind entstanden aus dem Studium vergangener Zeiten.

Wir können an diesen Ausführungen aber nicht nur den Wert seekriegsgeschichtlicher Studien erkennen, wir bekommen durch sie auch einen Maßstab dafür, was Darstellungen der Seekriegsgeschichte leisten müssen, um Nutzen zu schaffen: Sie dürfen in ihren Schilderungen die großen Gesichtspunkte nicht vermissen lassen, die den Überblick über das Ganze geben, sie müssen aber doch ohne Überlastung mit Einzelheiten soweit ins Detail gehen, daß wir den Kriegsfall nach seiner Sonderart erkennen und aus ihm lernen können, daß „in dem einen Falle richtig sein kann, was in dem anderen falsch war". Hierzu gehört dann aber auch ferner eine möglichst unparteiische Darstellung, und hieran hat es bisher vielfach gefehlt. Die Darstellungen aus den Kreisen der einzelnen Nationen, die handelnd im Seekriege mitgewirkt haben, sind, wenn auch vielleicht unbewußt, wohl immer einseitig gefärbt. Voraussetzungslos, d. h. ohne eine national vorgefaßte Meinung, hat eigentlich bisher nur Mahan geschrieben, der Vertreter eines Volkes ohne seekriegsgeschichtliche Vergangenheit. Dafür verfolgt er aber mit seinen Schilderungen einen ganz bestimmten Zweck, unparteiisch oder voraussetzungslos im allgemeinen Sinne sind sie trotz aller ihrer großen Vorzüge doch auch nicht. Eine andere Schwierigkeit, die für kriegsgeschichtliche Studien der Seeoffiziere besteht, ist dann ferner, daß, abgesehen von Mahan, eigentlich nur Einzeldarstellungen existieren, und Jane hat hier wiederum recht, wenn er sagt, der Seeoffizier müsse, um ein eigenes Urteil zu gewinnen, eine enorme Bibliothek zur Verfügung haben.

Darum war es allein schon von diesem Gesichtspunkt aus eine überaus dankenswerte Aufgabe, der der Admiral Rittmeyer sich unterzogen hat, als er es unter Aufwendung einer recht umfangreichen Aufräumungsarbeit unternahm, in wenigen Bänden das Wissenswerte aus der Seekriegsgeschichte zusammenzufassen. Sehen wir nun zu, wie er diese Aufgabe angefaßt hat.

Sollte ein zu großer Umfang des Werkes vermieden werden, so war Beschränkung geboten, und wir können dem Verfasser gleich von Anfang an zustimmen, wenn er, wie das Titelblatt sagt, seine Darstellung durchführen will „mit besonderer Berücksichtigung der großen Seekriege des 17. und 18. Jahrhunderts“. Er sagt in der Vorrede: „Diese Kriege, die von den seemächtigen Staaten um die Herrschaft auf dem Meere geführt sind, haben eine große Rolle in der Weltgeschichte gespielt und den größten Einfluß auf das Seekriegswesen geübt, denn ihnen verdanken die modernen stehenden Marinen ihren Ursprung und zugleich den Antrieb zu ihrer Entwicklung auf allen Gebieten: im Schiffbau, in der Bewaffnung, dem Personal und der Taktik. Die Kenntnis dieser Kriege ist daher am notwendigsten, ihre Betrachtung am lehrreichsten.“ Dem entspricht denn auch die Raumverteilung des Stoffes im ersten Bande, der jetzt vorliegt und bis 1739 reicht. Altertum und Mittelalter sind in dem ersten Abschnitt zusammengefaßt, der von den 622 Seiten Text nur 52 einnimmt. Was dort geboten wird, genügt aber vollkommen, um einen orientierenden Überblick zu geben, und die markanten Punkte sind klar hervorgehoben. Im Mittelmeer waren die Galeerenflotten im Formalismus erstarrt, im Norden aber sollte der Seekrieg der Segelschiffe erst noch entstehen, vorläufig zeigte er nur Plünderungszüge von Küste zu Küste. Daß Heinrich V. von England vor dem Transport eines Heeres nach Frankreich sich erst die Seeherrschaft zu gewinnen suchte, war ein Anfang strategischen Denkens, und das Luvgewinnen zum Angriff bereitete auf die kommende Segelschiffstaktik vor. Wer genaueres wissen will, dem sind die Quellenwerke dazu angegeben. Die Schilderung der Seekriege tritt in diesem Abschnitt auch zurück hinter der des Seewesens und diese zieht, wie es durchaus zu billigen ist, nicht nur die Kriegschiffe in Betracht, sondern die Entwicklung der Schiffahrt überhaupt.

Der zweite Abschnitt umfaßt die Zeit von 1492 bis 1648. Er beginnt also mit dem die Umformung der Seefahrt vorbereitenden Zeitalter der Entdeckungen und schließt mit der Neugestaltung der politischen Verhältnisse, die die Beendigung des Dreißigjährigen Krieges brachte. Es ist dies auch für den Seekrieg eine Zeit der Umgestaltung und des Werdens, und der Verfasser stellt zu ihrer Kennzeichnung an die Spitze des Abschnitts die Worte: „Die großen Entdeckungen erschließen die Erde, Seefahrt und Seehandel treten in die Weltmeere. Die Völker Westeuropas werden die Träger der Schiffahrt; wesentliche Vervollkommnung der Segelschiffe; die Ruderschiffe verschwinden auch als Kriegschiffe. Die Artillerie wird, auch als schwere in den Breitseiten aufgestellt, die Hauptwaffe der Schiffe. Der Seehandel auf den Weltmeeren und die fernen Kolonien werden Angriffsobjekte des Seekrieges.“ Die Schilderung der kriegerischen Ereignisse dieser Zeit gipfelt in den Kämpfen der Holländer und Engländer gegen Spanien und bringt schon die große Zweiteilung der Aufgaben zum Ausdruck, die der Seekrieg sich stellen kann: den Kampf um den Handel und die die See überbrückende Invasion des feindlichen Landes. Hier sehen wir denn auch, wie die sorgfältige Benutzung der Quellen dem Verfasser die Möglichkeit gibt, uns freizumachen von den Anschauungen, die das Vorwiegen englischen Einflusses in die Marineliteratur hineingetragen hat. Die Besiegung der Armada ist der erste Abschnitt der eigentlichen Seekriegsgeschichte, der ausführlicher geschildert und kritisch besprochen wird. Aber wenn der Verfasser hier englischem Verdienst auch voll gerecht wird, so

läßt er uns doch auch erkennen, was Holland dabei an Hilfe geleistet hat. Vollständig niedergerungen wird die spanische Kriegsflotte aber erst durch die beiden großen Seesiege, die die Holländer in den Jahren 1631 und 1639 über sie erringen. „Dieses Kriegsereignis (von 1639), gipfelnd in der Schlacht in den Downs, ist wenig bekannt, obgleich es nach seiner Größe und nach seinen Folgen fast der Armada-Kampagne zur Seite gestellt werden kann; hierdurch erst ist der spanischen Marine der Todesstoß gegeben, eine Hochseeflotte stellte sie nun für lange Zeit nicht wieder auf." England, das damals allerdings schon Frieden mit Spanien geschlossen hatte, spielte hierbei eine ziemlich zweideutige Rolle, aus der sich schon erkennen läßt, wie es Rivalen auf der See stets behandelt hat. Es „hatte sein Kanalgeschwader zur Aufrechterhaltung der Neutralität herangezogen und erklärt, es werde die Partei angreifen, die den ersten Schuß feuere."

Der dritte Abschnitt, der von 1648 bis 1739 reicht, ist der wichtigste dieses Bandes. Für die geschichtliche Fortbildung des Seekrieges, die er bringt, gibt der Verfasser folgendes als Kennzeichen: „Entwicklung größerer stehender Kriegsmarinen. Auftreten von Schiffen bestimmter Klassen nach Größe und Armierung und zu besonderen Zwecken. Entstehen einer Taktik für Segelschiffsflotten, die aber nur schematisch durchgeführt wird. Beginn einer Kriegführung zur See, die eine dauernde Beherrschung des Meeres zum Ziel hat; das Niederkämpfen der feindlichen Seestreitkräfte tritt in den Vordergrund." Zwar vermag ich dieser Charakterisierung nicht völlig beizutreten, da ich glaube, daß der Ausdruck „schematisch" sich auf viele Schlachten dieser Zeit — ich erinnere nur an de Ruyter — wohl nicht anwenden läßt, ich habe sie aber, wie die des vorangegangenen Abschnittes, wortgetreu wiedergegeben, weil diese Zusammenfassungen am besten erkennen lassen, wie der Verfasser bestrebt ist, aus der fortlaufenden Darstellung der Ereignisse die wichtigsten Punkte dem Leser vor Augen zu stellen. Von den zwölf Kapiteln dieses Abschnittes gibt das erste einen kurzen geschichtlichen Überblick, das zweite behandelt die Entwicklung des Seekriegswesens in dieser Zeit, dann werden in fünf Kapiteln die drei Englisch-holländischen Kriege, der Französisch-englisch-holländische Krieg von 1688 bis 1697 und der Spanische Erbfolgekrieg geschildert. Drei Kapitel behandeln unter der Überschrift „Nebenkriege" kleinere Kriegsereignisse, die die Hauptseestaaten betreffen, und Kriege der Ostsee- und Mittelmeermächte, und die beiden Schlußkapitel bilden den Übergang zum zweiten Bande, indem sie die geschichtlichen Ereignisse von 1721 bis 1739 schildern und die Entwicklung der Kolonien von der Zeit des Dreißigjährigen Krieges bis 1740. So bildet der erste Teil des Werkes ein in sich geschlossenes Ganzes. Er umfaßt nach der Einleitung durch Altertum und Mittelalter das Aufsteigen Englands von den Armada-Kämpfen bis zu der alle übrigen Staaten überragenden Seemachtstellung, die ihm der Abschluß des Spanischen Erbfolgekrieges gab. Dies findet seinen Ausdruck auch dadurch, daß England im Frieden von Utrecht die ersten Stützpunkte am Mittelmeer erwarb, die es ihm möglich machten, den europäischen Kontinent von See her zu umfassen.

Wie man schon aus dieser allgemeinen Einteilung sieht, fällt hier, wo die Quellen reichlicher fließen und wo die Bedeutung der geschichtlichen Ereignisse wie die Entwicklung des Seekrieges an sich steigendes Interesse für den modernen Leser gewinnen, der eigentlichen seekriegsgeschichtlichen Schilderung der Hauptteil zu. Dem-

Digitized by Google

entsprechend wird die Darstellung ausführlicher und die Kritik kann einsetzen, weil die nötige Grundlage für sie nun vorhanden ist. Der Beschreibung jedes der großen Kriege ist eine Übersicht über die Kriegsmittel der Gegner, Material und Personal, vorangestellt, sie schließt mit einem Rückblick und mit einer strategischen und taktischen Würdigung der Hauptkriegsereignisse. Gerade auf diese Zusammenfassungen, in denen uns der Verfasser nicht nur referierend gegenübertritt, sondern wo er der geistigen Verarbeitung und Nutzbarmachung des historisch Geschilderten die Wege zu ebnen bestrebt ist, möchte ich besonders hinweisen. Sie geben, wenn man sie aneinanderfügt, einen Grundriß der Strategie und Taktik dieser Zeit und bilden die Belege für das, was der Verfasser als Kennzeichnung den einzelnen Abschnitten vorangestellt hat. Die theoretischen Grundbegriffe der Lehre vom Kriege: Kampf um die Seeherrschaft, Offensive, Defensive, Verhältnis zwischen Landkrieg und Seekrieg, zwischen Geschwaderkrieg und Kreuzerkrieg, wachsen hier vor den Augen des Lesers historisch aus den Ereignissen des Krieges heraus, sie finden aus der Mannigfaltigkeit der Beispiele ihre richtige Erklärung und Begrenzung.

Auch die kritische Sichtung der Quellen tritt hier mehr hervor. „Waren Auslassungen oder Angaben in zwei sonst schätzbaren Werken nicht in Einklang zu bringen, so gebe ich sie aus beiden. Außergewöhnlich hohe Angaben über Stärke und Verluste der Streitkräfte, wie sie besonders in den ersten großen Kriegen von einigen Autoren der gegnerischen Seite gemacht werden, schließe ich von der Wiedergabe ganz aus,“ sagt der Verfasser in der Vorrede, und man sieht auch hieraus, daß er bestrebt ist, sachlich und unparteiisch zu unterscheiden. Wenn man bei seinen Kritiken über das, was er in den Kriegshandlungen für richtig und für falsch erklärt, bisweilen zu einer anderen Ansicht gelangt, so würde der Verfasser, wie uns seine Persönlichkeit aus dem Buche entgegentritt, wohl der letzte sein, der daran Anstoß nähme. Jedenfalls trifft seine Grundanschauung überall das Richtige, und darauf allein kommt es an; bei der Beurteilung der Kriegslage in den einzelnen Fällen wird immer Ansicht gegen Ansicht stehen, von einem absoluten „falsch“ oder „richtig“ kann da kaum die Rede sein. Im übrigen muß ich, gerade was diesen Hauptteil angeht, auf das Buch selbst verweisen. Wer aber dem zustimmt, was ich in den einleitenden Worten meiner Besprechung über die Anforderungen an eine gute Seekriegsgeschichte gesagt habe, wird aus diesem kurzen Einblick in das Werk wohl schon ersehen, daß die Hauptforderungen hier erfüllt sind.

Auf zwei Ausstellungen, die man an seiner Arbeit machen kann, hat der Verfasser in der Vorrede schon selbst hingewiesen; sie betreffen die Behandlung, die das Seekriegswesen und die rein historische Unterlage der Kriegsereignisse in dem Buche finden. Er bittet dort um Nachsicht, weil bei der gebotenen Beschränkung sich in der Schilderung des Seekriegswesens Unvollständigkeiten nicht hätten vermeiden lassen. Ich möchte aber hierin eine andere Auffassung vertreten und glaube, daß Admiral Rittmeyer sich diesen Selbstvorwurf hätte ersparen können, wenn der Ausdruck Seekriegswesen aus dem Titel des Buches überhaupt fortgeblieben wäre. Und dies wäre besser gewesen. Seekriegsgeschichte läßt sich gar nicht schreiben, ohne bis zum gewissen Grade auf das Kriegswesen, d. h. auf Schiffe und Waffen, Personal und Organisation der Flotten einzugehen. Es kann dies ja auch nicht geschehen, ohne, wie es das Buch

in ganz richtiger Weise tut, von der Entwicklung der Schiffahrt im allgemeinen, von Ausgestaltung der Nautik, von der Geschichte der Kolonien und des Seehandels zu sprechen, soweit es für das Verständnis des Ganzen notwendig ist. Hierfür genügt aber das, was über das Seekriegswesen gesagt ist, vollkommen, alles weitere darüber gehört, für das Seekriegswesen sowohl wie für die anderen, soeben genannten Nebengebiete, in Spezialwerke. Ich möchte sogar glauben, daß in der Schilderung des Seekriegswesens hier und da schon zu weit gegangen ist. Es tritt dies dadurch vielleicht noch mehr hervor, daß der Verfasser in seinem sonst ja durchaus anzuerkennenden Streben nach Gründlichkeit und nach systematischer Gliederung des Stoffes hierbei so viele Unterabteilungen macht, daß Wiederholungen kaum zu vermeiden sind. Behandelt man die Ausdehnung der Schiffahrt und die Nautik in zwei voneinander getrennten Abschnitten, so muß in beiden davon gesprochen werden, welche Rolle die Entdeckung der Magnetnadel gespielt hat. Ähnlich so ist es bei der Beschreibung des eigentlichen Seekriegswesens, wo die Unterabteilungen Schiffbau, Armierung der Schiffe und Waffenwesen sich überdecken. Auch die referierend-kritischen Abschnitte haben sich von solcher Weitläufigkeit nicht überall fern gehalten. So wird schon bei der Schilderung der Schlacht von Beachy Head auf S. 438 das Verhalten des die englisch-holländische Flotte kommandierenden Admirals Herbert kritisiert, und der Absatz schließt mit den Worten: „Wir kommen hierauf bei den Betrachtungen über Strategie (am Schluß des Kapitels) nochmals zurück.“ Auf S. 475 wird dann unter der Rubrik „Bemerkenswertes in diesem Kriege“ dieses Thema nochmals berührt: „Das Verhalten Herberts bei dieser Gelegenheit soll jedoch weiter unten nochmals besprochen werden, da es höchst wahrscheinlich strategischen Erwägungen entsprang.“ Schließlich heißt es auf S. 478: „Es sei hier nochmals etwas näher darauf eingegangen, was aus der Untersuchung in dieser Sache zu entnehmen ist und wie Herberts Verhalten bei Beachy Head von verschiedenen Seiten beurteilt wird“, und nun wird diese Angelegenheit auf den Seiten 478 und 479 endgültig erledigt.

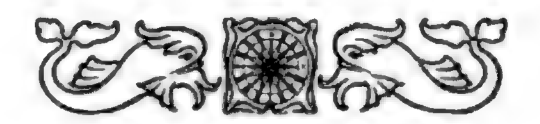
Diese Ausstellungen sind aber schließlich nicht so ernst zu nehmen, sie behandeln sozusagen nur Schönheitsfehler des Buches. Schwerwiegender klingt es, wenn der Verfasser im Vorwort schreibt: „Um noch größere Nachsicht muß ich in betreff der Betrachtungen bitten, die sich auf die politischen Verhältnisse beziehen. Dem Einfluß, den die Seekriege auf die Geschichte gehabt haben, wird in den allgemeinen Geschichtswerken kaum je genügend Rechnung getragen, anderseits sind in den Werken über Seekriegsgeschichte die politischen Verhältnisse meist völlig übergangen.“ Er spricht dann von dem Wechsel, der eingetreten sei mit dem Erscheinen der Schriften Mahans; seinem Beispiel wolle er folgen, wohl wissend, daß seine Kenntnisse nicht hinreichen, um hierin Vollkommenes oder auch nur Neues zu bieten. Diese Bedenken des Verfassers betreffen einen Punkt, der viel umstritten wird und der auch von weitgehender prinzipieller Bedeutung ist. Die militärische Lage beim Beginn des Krieges wächst aus der politischen heraus, der Krieg endet mit dem politisch-militärischen Akt des Friedensschlusses, und grade der Seekrieg, der mehr als der Landkrieg Neutrale in Mitleidenschaft zieht und neben der direkten Entscheidung durch die Waffen den Kampf auch mit wirtschaftlichen Mitteln führt, ist auch während seiner Dauer nach allen Seiten hin mit der Politik verknüpft. Darum dürfen bei ihm die politischen Verhältnisse am allerwenigsten übergangen werden,

und doch ist in der Schilderung die Grenze schwer zu ziehen. Man hat dem Militär oft das Recht bestritten, das rein Historische mit in den Bereich seiner Betrachtung zu ziehen; Geschichte zu schreiben, sei Sache des Historikers. Wir wollen hier nicht untersuchen, wieweit der Historiker sich auf das rein militärische Gebiet begeben muß, wenn er nicht Lücken lassen will, und wieweit ihn seine Vorbildung dazu befähigt. Aber eine Geschichte der Seekriege existiert noch nicht, und selbst der geschulte Historiker würde an die Aufgabe, die gesamte Weltgeschichte einmal von der See her zu betrachten und darzustellen, nur mit Zögern herangehen. Wie soll nun der Seeoffizier handeln, der es unternimmt, eine Seekriegsgeschichte zu schreiben? Auf die historische Unterlage verzichten darf er nicht, daß er die ganze Weltgeschichte beherrsche, kann von ihm noch weniger als von einem Fachmann verlangt werden, und so muß er sich denn wohl oder übel ans Werk machen, auf die Gefahr hin, von Leuten der Zunft für einen Laien erklärt zu werden. Dies will Admiral Rittmeyer wohl auch nur sagen, und wenn er in einer Fußnote zur geschichtlichen Einleitung des Spanischen Erbfolgekrieges diesen Bedenken noch einmal Ausdruck gibt, so sagt er schließlich doch, die Mängel, die seiner historischen Darstellung anhafteten, dürften wohl ohne Einfluß auf die Darstellung der Sachlage sein. Ich stimme dem vollkommen zu in der Annahme, daß er unter dieser Sachlage die politischen Verhältnisse versteht, die der militärischen Aktion bei Beginn des Krieges zugrunde lagen. Auf eine zuverlässige Darlegung dieser Grundlage kann die Seekriegsgeschichte allerdings auch nicht verzichten. Will man darüber hinausgehen, so ist es für jemand, dem historische Vorarbeiten auf Grund eigenen Quellenstudiums nicht zur Verfügung stehen, wohl am besten, sich für jede Periode auf eine zuverlässige Quelle zu beschränken. Der Verfasser führt unter den Quellen, deren Verzeichnis er seinem Buche voranstellt, ein eigentliches Geschichtswerk überhaupt nicht an, er scheint also auch für das rein Historische sich nur auf die seekriegsgeschichtlichen Bücher verlassen zu haben, denen er, mit Ausnahme von Mahan, nach seinen Äußerungen im Vorwort selbst nicht viel zutraut. Für die wichtigste Zeit, die der erste Band behandelt, d. h. für die Periode vom Regierungsantritt der Königin Elisabeth von England bis zum Schluß des Spanischen Erbfolgekrieges, hätten nun z. B. die beiden Parallelwerke Leopolds von Ranke, die die englische und die französische Geschichte hauptsächlich im 16. und 17. Jahrhundert behandeln, als historische Einzelquelle vollkommen ausgereicht. Sie umfassen nur wenige Bände und ziehen, dem Gang der Ereignisse entsprechend, auch die holländische Geschichte mit genügender Ausführlichkeit mit in den Bereich der Betrachtung.

Ich habe geglaubt, diese Ausstellungen ausführlicher behandeln zu sollen, nicht eigentlich um zu tadeln, sondern weil der Verfasser selbst die Aufmerksamkeit darauf hinlenkt. Sie können an dem günstigen Gesamturteil über das Buch nichts ändern. Der zweite Band soll in nicht zu langer Zeit nachfolgen und wird bis 1815 reichen. Er wird also zunächst die großen Kolonialkriege um die Mitte des 18. Jahrhunderts zu schildern haben, die der bis 1739 reichenden Friedensperiode folgten und auf die die beiden letzten Kapitel des jetzt erschienenen Bandes uns vorbereiten, um abzuschließen mit den großen Kriegen gegen die französische Republik und das Kaiserreich. Im Jahre 1815 endete die zweite Periode französischer Expansionspolitik; der ersten unter Ludwig XIV. sind wir soeben gefolgt. Sie hatte England zur vorherrschenden Seemacht werden

lassen, die nun zu schildernde zweite gab ihm für lange Zeit die Alleinherrschaft auf dem Meere. So stellt sich auch der zweite Band eine in sich geschlossene Aufgabe, und wir können seinem Erscheinen mit den besten Erwartungen entgegensehen. Findet das Werk die Verbreitung, die es verdient, so wird es nicht nur den Seeoffizieren von Nutzen sein, sondern auch dazu beitragen, die Kenntnis vom Wesen des Seekrieges in weitere Kreise zu tragen. Wird die Geschichte der Seekriege aber einmal geschrieben, von der ich oben sprach, so wird der Historiker, der sie bearbeitet, aus dieser militärischen Quelle sicher großen Nutzen ziehen.

Freiherr v. Maltzahn.



Unterwasser-Schallsignale.

(Mit 3 Abbildungen.)

Von Kapitän zur See Schlieper.

Die Tatsache, daß der Schall sich durch das Wasser schnell und vor allen Dingen gleichmäßig fortbewegt, ist nicht erst in neuester Zeit erkannt worden; wohl aber dürfen die Nordamerikaner das Recht für sich beanspruchen, die Signalmethode durch das Wasser vor einigen Jahren in ausgedehnterem Maße für die Navigierung bei Nebel praktisch angewandt zu haben.

In Deutschland fanden bemerkenswerte Untersuchungen über Schallsignale im Wasser schon im Jahre 1895 unter Beteiligung des Marine-Baurats Peck (Reichs-Marine-Amt) und 1900 seitens Baurat Körte (Ministerium der öffentlichen Arbeiten) statt, die einen gewissen Aufschluß über das Wesen der Schallfortpflanzung erbrachten.

Über die amerikanische Unterwasser-Schallsignalmethode Mundy-Gray gelangten im Jahre 1901 die ersten Nachrichten zu uns, im Sommer 1904 folgten dann besonders eingehende Berichte von Kapitänen des Norddeutschen Lloyd über praktische Verwendung des Systems, die einen allgemeinen Überblick über das Wesen und die Handhabung dieses neuen Signalmittels gestatteten. Die Amerikaner hatten nämlich inzwischen auf einer Reihe von Feuerschiffen Unterwasser-Schallsignalstationen errichtet, die von entsprechend ausgerüsteten Dampfern der Metropolitan-Dampfschiffgesellschaft zur Unterstützung der Navigierung bei Nebel praktisch ausgenutzt wurden. Den Berichterstattern wurde die Schallsignalmethode sowohl gelegentlich einer Fahrt wie auch in den Werkstätten der Submarine-Signal-Company vorgeführt, wodurch sie sich persönlich von dem Wert derselben überzeugen konnten.

Die Schallsignalmethode basiert nun auf folgendem: Wird irgend ein Gegenstand im Wasser zum Ertönen gebracht, z. B. ein Metallstück durch Anschlag, so übertragen sich die Schwingungen dieses Gegenstandes auf das umschließende Wasser, und

die Schallwellen ziehen auch ein ihnen begegnendes Hindernis, z. B. eine Schiffswand, in Mitleidenschaft. Die Bordwand wieder verursacht Schallwellen im Schiffsinnern, und so kann man sich vorstellen, daß das menschliche Ohr, in der Nähe der schwingenden Bordwand befindlich, den Ton jenes im Wasser angeschlagenen Gegenstandes aufnimmt.

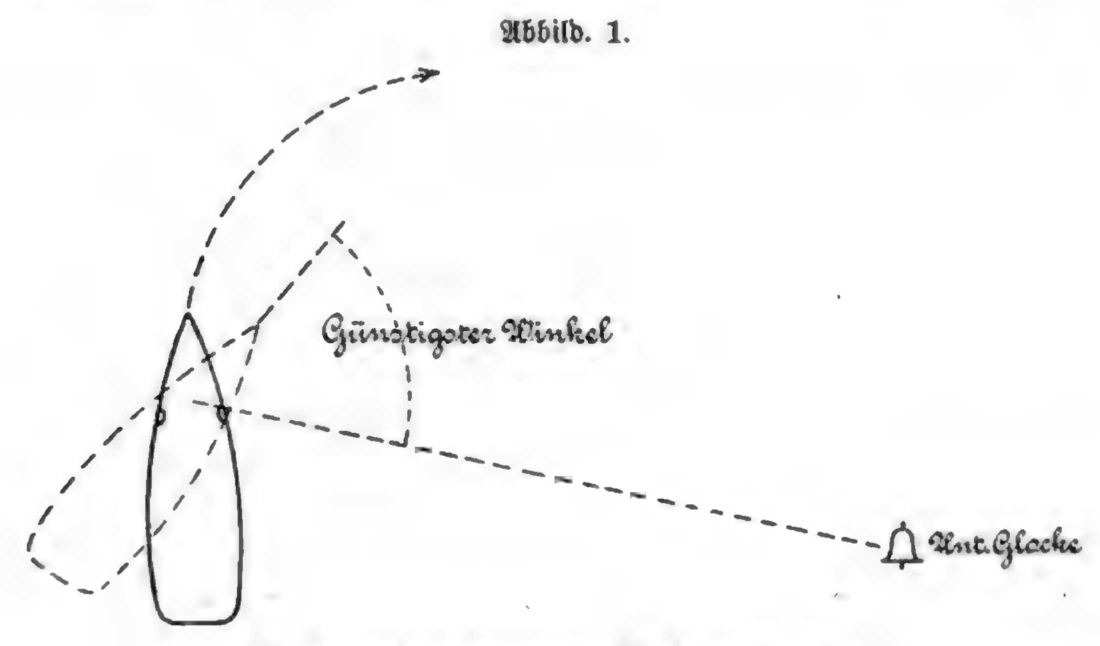
Die Amerikaner haben nun als Tonerzeuger eine Glocke gewählt, die, frei im Wasser hängend, durch den mittels Dampfkraft, Preßluft, Elektrizität oder durch die Hand angetriebenen Klöppel angeschlagen, bestimmte Signalzeichen gibt. Große Schwierigkeiten und viele Kosten hat es verursacht, die zur Erzielung eines klaren, metallisch reinen Klanges erforderliche richtige Glockenform zu finden, bei der im besonderen der wulstige Rand auffällt. Auch hat es vieler Versuche und großer Mühe bedurft, das Problem einer genauen Weiterleitung auf das menschliche Ohr zu lösen. Bei der Lösung dieser wichtigsten Frage hat der amerikanische Unternehmungsgeist sich große Verdienste erworben. Denn wenn auch die Aufnahme des erzeugten Tones durch die Bordwand selbst oder durch über Bord gehängte Drähte usw. möglich war, so war diese Weitergabe doch nur eine höchst unvollkommene und für die praktische Ausnutzung im Interesse der allgemeinen Schiffahrt in dieser Form nicht zu verwerten.

Der Schaffung eines geeigneten Apparates am Schiffskörper selbst, der in sinnreicher Weise den Schall auf das menschliche Ohr weiterzuleiten vermag, ist es hauptsächlich zu verdanken, daß die Unterwasser-Schallsignale zur Zeit bereits eine gewisse Bedeutung errungen haben. — Die Submarine-Signal-Company in Boston verwendet hierzu die sogenannten Aufnehmertanks, die zwischen zwei Spanten ungefähr 3 bis 4 m unter der Wasserlinie an der Innenseite der Bordwand derartig angebracht sind, daß das kesselförmige Gehäuse, mit einer Kochsalzlösung gefüllt, durch nicht leitende Zwischenlagen fest gegen die Außenhaut abgedichtet ist. Der Tank enthält ferner in seinem Innern zwei Mikrophone (das eine als Kontrolle), die zur Aufnahme und Verstärkung der von der Bordwand an die Flüssigkeit im Tank weitergegebenen Schallschwingungen des Wassers bestimmt sind.

Die Mikrophone im Tank übertragen die aufgefangenen Schallschwingungen mittels Drahtleitungen nach dem Empfängerapparat des Hörraumes, welch letzterer je nach der Einrichtung des Schiffes, möglichst unbeeinflußt von Außengeräuschen, auf der Kommandobrücke oder sonstwo an Deck eingerichtet ist. Zwei Telephone stellen den Empfängerapparat dar, der im allgemeinen wie ein gewöhnlicher Fernsprecher benutzt wird. Ein besonderer Umschalter ermöglicht es, daß der Empfänger entweder mit dem Steuerbord- oder dem Backbordtank verbunden wird und somit abwechselnd die entsprechenden Schallschwingungen aufzunehmen vermag. Der Vorzug der vorbeschriebenen Tanks besteht darin, daß die eintreffenden Schallwellen nur in geringem Maße geschwächt bzw. abgelenkt und daß sie durch die oben genannten empfindlichen Apparate nach dem Beobachter weitergeleitet werden können. Die Tatsache, daß sie dauernd und fest mit der Bordwand verbunden sind und zur Anstellung von Beobachtungen nicht erst vorbereitet werden müssen, ist ein weiterer Vorzug. Die Tanks sind gleichsam zwei Ohren, die man von innen an der Bordwand befestigt hat. Gerade für dies Tankprinzip hat die Submarine-Signal-Company das Patent erworben und es für Deutschland, Belgien, Holland und Rußland an den Norddeutschen Lloyd weiter verkauft.

Um nun kurz die Anstellung der Beobachtungen zu erläutern, sei das Folgende bemerkt: Glaubt man in den Bereich der Hörweite der in Betrieb gesetzten Unterwasser-Schallsignalglocke eines Feuerschiffes usw. gekommen zu sein, so schaltet man zunächst den Empfängerapparat auf den Tank derjenigen Seite, auf welcher der Signalgeber vermutet wird. Der Beobachter wird meistens zuerst nur ein Sausen vernehmen, das von dem Bugwasser oder sonstigen Nebengeräuschen herrührt. An diese muß sich der Neuling erst gewöhnen, ehe es ihm gelingt, den metallischen Klang der Unterwasser-Schallsignalglocke herauszufinden. Da die Richtung, in welcher die Glocke zu gewärtigen ist, nicht genau bekannt sein kann, bedarf es beim Beginn der Beobachtungen eines öfteren Ruderlegens und Umschaltens, so lange bis der Glockenton vernommen wird. Hier sei gleich hervorgehoben, daß die Töne am besten zu hören sind, wenn sich das Unterwasser-Schallsignal querab oder etwas vorlicher als querab des beobachtenden Schiffes befindet. Die Stärke des Tons nimmt entsprechend der Veränderung der Schallrichtung zur Kursrichtung ab. Bei dem zweiten Strich von der Kielrichtung verschwindet er meist ganz. Im allgemeinen ist anzunehmen, daß auf größeren Entfernungen der Ton nur auf einer Seite wahrgenommen wird, während in größerer Nähe, je nach der Lage der Geberstation zum Kurse des Schiffes, mit dem Aufnehmertank der einen Seite auch die Schallwellen einer der gegenüberliegenden Seite zugekehrten Signalstation gehört werden können. Um nun nach zweifellosem Erkennen des Unterwasser-Schallsignals auch seine Richtung auszumachen, würde, wenn solches z. B. mit dem Steuerbord-Empfänger gelungen, das Schiff langsam nach Steuerbord zu drehen sein. Wird der Ton stärker, so ist anzunehmen, daß beim erstmaligen Hören das Signal etwas achterlicher als dwars gelegen hat und nun beim Weiterdrehen in eine günstigere Lage kommt (Abbild. 1.) Allmählich wird der Ton wieder schwächer werden,

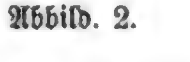
Abbild. 1.

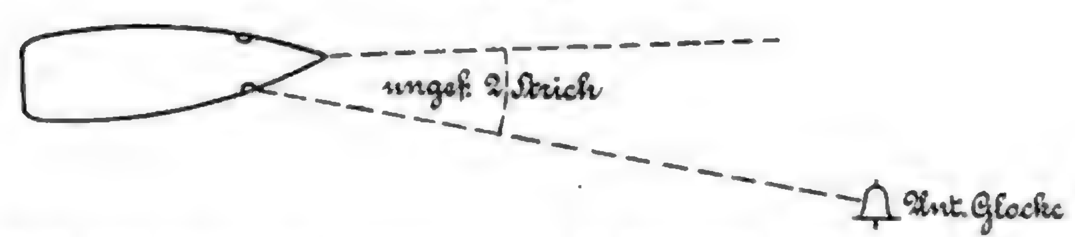


Mit Steuerbord-Empfänger Glocke zuerst gehört.
Schiff dreht nach Steuerbord. Töne werden stärker.

bis er eventuell ganz verschwindet. Ergibt jetzt ein Umschalten des Empfängers, daß an Backbord nichts zu hören ist, so ist anzunehmen, daß der Kurs, den das Schiff beim Verschwinden des Signals hatte, auf ungefähr 2 Strich genau auf die Signalstation

zuführt (Abbild. 2). Durch weiteres Drehen nach Steuerbord wird das Signal schließlich von dem Backbord-Empfänger gehört werden. Die Mittellinie des toten Sektors, in dem weder mit dem Steuerbord- noch dem Backbord-Empfänger Töne hörbar waren, stellt,

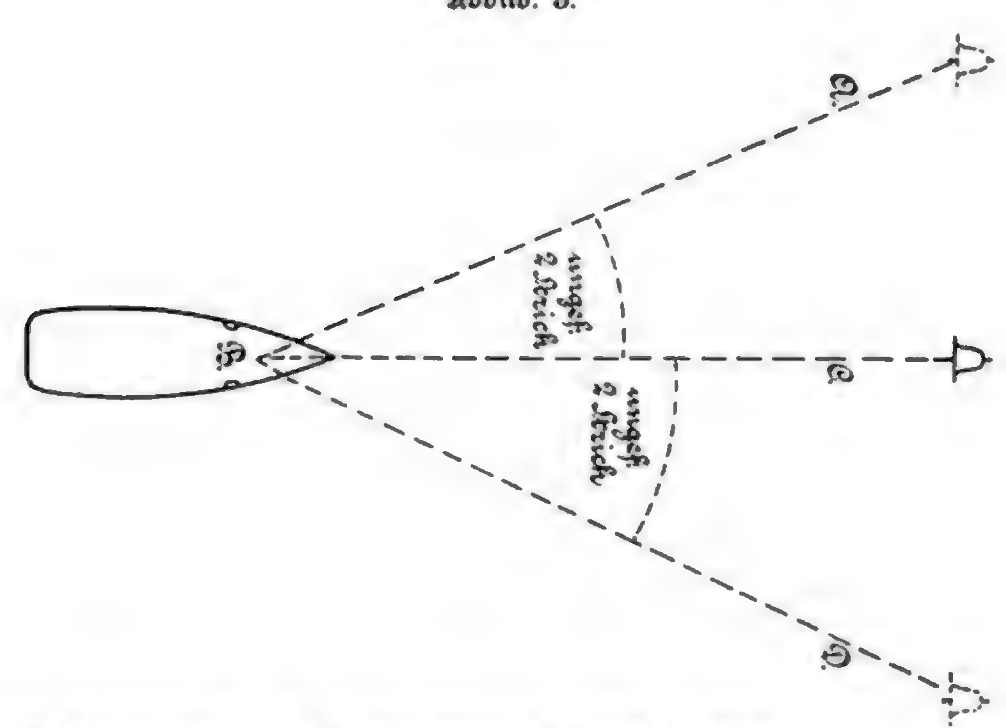

Abbild. 2.



Schiff dreht weiter nach Steuerbord. Ton im Steuerbord-Empfänger verschwindet.
Mit Backbord-Empfänger noch nichts zu hören.

theoretisch genommen, die Richtungslinie nach dem Signalgeber dar (Abbild. 3). Steuert man die Signalstation in dieser Richtungslinie **direkt** an, so wird bei näherer Entfernung der Augenblick kommen, in welchem man sowohl mit dem Steuerbord- als auch Backbord-Empfänger die Töne hört, nachdem man sich vorher zur Kontrolle durch entsprechendes

Abbild. 3.



Auf **größeren** Entfernungen: ABD toter Sektor = nichts zu hören.
Auf **kleineren** Entfernungen: Im ABD-Sektor gleichmäßig starkes Hören sowohl mit Steuerbord- als auch mit Backbord-Empfänger.

Ausscheren von der ungefähren Lage weiter überzeugt hat. Man hat also vermittels der Umschalter die Möglichkeit, aus dem Unterschiede der größeren oder geringeren Hörbarkeit auf die Lage des Signalgebers zum Schiffskurse Schlüsse zu ziehen.

So weit die Theorie. Nach den dargelegten Grundsätzen wird sich im allgemeinen die Ausmachung des Signals und seiner Richtung abspielen. Das Maß der Übereinstimmung der Empfindlichkeit der beiden Mikrophone ist bestimmend für den Grad der Genauigkeit, mit dem man die Richtungsermittlung vornehmen kann. Es bedarf ferner

keiner besonderen Ausführung, daß gute und geschulte Ohren hier wesentlich für den Erfolg von Bedeutung sind, nicht minder ist es der gewählte Ort für den Hörraum, der nach Möglichkeit von Außengeräuschen isoliert werden sollte, genau so wie es für andere Telephonräume zu geschehen pflegt. Des weiteren ist die Wahl des Platzes für Anbringung der Tanks von Wichtigkeit. Auf großen Schiffen liegen die Verhältnisse insofern günstiger, als die im Vorschiff anzubringenden Tanks auch bei stark stampfendem Schiffe noch so tief liegen, daß die betreffende Stelle der Bordwand genügend von Wasser umspült ist. Auch das mehr oder weniger störende Geräusch des Bugwassers tritt naturgemäß bei großen Schiffen nicht so in die Erscheinung wie bei kleineren Fahrzeugen, deren Bug beim starken Arbeiten zeitweise ganz aus dem Wasser herauskommt, wodurch dann die Schallaufnahme vorübergehend gestört werden kann.

Was nun die ersten bei uns in Deutschland vorgenommenen praktischen Versuche im Interesse der allgemeinen Schiffahrt anlangt, so ist zu bemerken, daß im Jahre 1905 von der ausführenden Fabrik des Norddeutschen Lloyd, der Norddeutschen Maschinen- und Armaturen-Fabrik (Bremen), Unterwasser-Schallsignalglocken auf den Feuerschiffen „Außenweser", „Elbe I" und „Gabelsflach" sowie im Herbst 1906 auf „Außenjade" angebracht sind, während eine Reihe größerer Dampfer unserer Hauptreedereien mit Mikrophon-Empfängerapparaten ausgerüstet wurde. Auf den Feuerschiffen „Außenweser", „Elbe I" und „Gabelsflach" hängt die Unterwasser-Schallsignalglocke außenbords an einer Kette, ungefähr 6 m tief im Wasser. Günstiger erscheint die Aufhängung der Glocke für den Nichtgebrauchsfall in einem durch das Schiff gehenden Schachte und ihr Ausfahren unter den Kiel erst im Gebrauchsfalle, da hierdurch eine ungestörte Signalabgabe auch bei stärkerem Arbeiten des Feuerschiffes und vor allen Dingen bei Eisgang gewährleistet wird. Auf Feuerschiff „Außenjade" ist die Glocke in dieser Weise aufgehängt, auch für die neuen Feuerschiffe „Norderney", „Amrum-Bank" und „Fehmarn-Belt" sind solche Schächte vorgesehen. Der Klöppel der Glocke wird durch Hand, Dampfkraft, Preßluft oder elektrisch betätigt. Verschieden gewählte Tongruppen geben den Feuerschiffen die betreffende Kennung, so z. B. Gruppen von fünf Schlägen für „Weser"-Feuerschiff, neun für „Außenjade" usw.

Die Kapitäne der in Frage kommenden Dampfer haben, in dankenswerter Weise den Aufforderungen in den „Nachrichten für Seefahrer" folgend, eine Reihe von Beobachtungen angestellt, die über die Hörbarkeit, Möglichkeit der Richtungsbestimmung und sonstige wünschenswerte Daten Auskunft geben.

Zum Schluß seien noch kurze Auszüge aus den günstig lautenden Schiffsberichten wiedergegeben:

1. Dampfer „Deutschland", Hamburg—Amerika-Linie, 10. August 1905, auf der Ausreise: Bei 15 Seemeilen Fahrt hörte Unterwasser-Schallsignalglocke des Weser-Feuerschiffes auf 5 Seemeilen 4 Strich an Backbord, bis die Töne bei $2^1/_2$ Strich Backbord achtern verschwanden. Auf $1^1/_2$ Seemeilen Abstand wurde auch der Schraubenschlag eines passierenden Dampfers gehört.

2. Dampfer „Amerika", Hamburg—Amerika-Linie, 11. Oktober 1905, auslaufend: Unterwasser-Schallsignalglocke des Weser-Feuerschiffes auf $6^3/_4$ Seemeilen gehört.

3. Dampfer „Kaiser Wilhelm II.", Norddeutscher Lloyd, 12. März 1906, einlaufend: Bei etwa 14 Seemeilen Fahrt, dichtem Nebel, auf 10 Seemeilen Unterwasser-

Schallsignalglocke mit Steuerbord-Empfänger gehört; 1 Strich nach Steuerbord Kurs geändert, dann mit Backbord-Empfänger gehört. Richtungsermittlung stimmte.

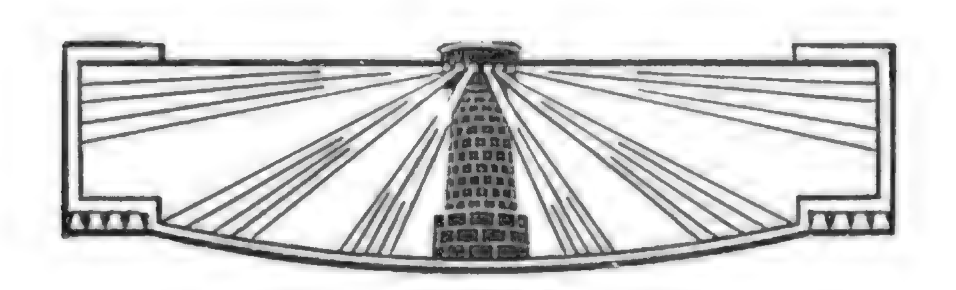
4. Dampfer „Kaiser Wilhelm der Große", Norddeutscher Lloyd, 23. Oktober 1906, auslaufend, mit voller Kraft: Zuerst auf 4,5 Seemeilen Unterwasser-Schallsignalglocke des Feuerschiffes „Außenjade",*) kurz darauf diejenige vom Weser-Feuerschiff gehört. Bei aufmerksamer Beobachtung keine Verwechslung der beiden Signale.

5. Dampfer „Kaiserin Auguste Viktoria", Hamburg—Amerika-Linie, 6. November 1906, auslaufend: Unterwasser-Schallsignalglocke von Weser-Feuerschiff auf $6^1/_2$ Seemeilen deutlich gehört, Ton verschwand ungefähr 6 Strich achterlicher als dwars. Glockentöne von Feuerschiff „Außenjade" auf 8 Seemeilen besonders gut.

6. Dampfer „Rhein", Norddeutscher Lloyd, 3. Oktober 1906, auf Heimreise: Unterwasser-Schallsignalglocke des Weser-Feuerschiffes 1 Strich Backbord voraus deutlich auf 6 Seemeilen gehört.

7. Die deutschen und dänischen Postdampfer der Linie Kiel—Korsör ermittelten bei voller Fahrt (etwa 15 Knoten) eine Hörweite der auf Feuerschiff „Gabelsflach" befindlichen Unterwasser-Schallsignalglocke auf 1 bis 2 Seemeilen, und zwar ohne Empfängerapparate, lediglich durch Horchen aus dem Schiffsraum. Die Berichte empfehlen bei Anstellung solcher Beobachtungen, wie sie seiner Zeit in den „Nachrichten für Seefahrer" vorgeschlagen wurden, das Ohr der Bordwand nicht zu nahe zu bringen. Auch eine allgemeine Richtungsbestimmung sei möglich gewesen.

*) Feuerschiff „Außenjade" liegt etwa 5 Seemeilen vom Weser-Feuerschiff entfernt.



Die VIII. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

Die diesjährigen Verhandlungen der Schiffbautechnischen Gesellschaft fanden am 22. und 23. November — wie üblich in der Aula der Technischen Hochschule zu Charlottenburg — statt. Ihnen folgte am 24. November ein Ausflug nach Stettin zur Besichtigung des Vulkan, woselbst der Schnelldampfer „Kronprinzessin Cecilie" zum Ablauf fertig auf Stapel lag.

Die Reihe der Vorträge*) eröffnete Herr Boveri, Direktor der bekannten Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Co., der über „Die Verwendung der Parsons-Turbine als Schiffsmaschine" sprach.

Nachdem Parsons im Jahre 1892 die erste größere Turbodynamo von 200 Pferdestärken bei 4800 Umdrehungen vollendet hatte, die bereits den niedrigen Dampfverbrauch von 7,3 kg pro indizierte Pferdestärke zeigte, baute er bereits 2 Jahre später — 1894 — mit einigen unternehmenden Freunden das bekannte Versuchsboot „Turbinia", ein Schiff von 30,48 m Länge, 2,744 m Breite und 44,5 Tonnen Deplacement. Dieses Boot war zuerst mit einer einzigen Radialturbine ausgerüstet, welche eine Welle mit etwa 1800 Umdrehungen antrieb. Zahlreiche Versuche mit neun verschiedenen Propellersätzen ergaben einen recht ungünstigen Schrauben-Wirkungsgrad. Bei einer zunächst versuchten zweiflügligen Schraube betrug der Slip 48,8 Prozent, bei Verwendung von drei Propellern hintereinander noch 37,5 Prozent. Hierbei wurde eine Geschwindigkeit von 19,75 Knoten erreicht. Die Ursache für den schlechten Wirkungsgrad der Schrauben ist heute leicht verständlich. Die hohe Umdrehungszahl bedingte einen so kleinen Schraubendurchmesser, daß sich die erforderliche Schraubenfläche nicht unterbringen ließ. Parsons fand mit genialem Blick die einzig mögliche Lösung in einer Vermehrung der Schraubenwellen. Diese Maßnahme allein hätte jedoch nicht genügt, wenn man jede der zwei oder drei Wellen durch eine selbständige Turbine angetrieben hätte. Bei entsprechend kleinerer Leistung wäre auch die Umdrehungszahl dieser Turbinen gestiegen und damit der durch Vermehrung der Wellen erreichte Vorteil wieder aufgehoben. Auch für diese Schwierigkeit fand Parsons eine Lösung, indem er die drei Einzelturbinen hintereinander schaltete und sie so gewissermaßen zu einer Maschine vereinigte, deren Umdrehungszahl einer Turbine von der gesamten Leistung entsprach. Die Steuerbordwelle wurde von der Hochdruckturbine, die Backbordwelle von der Mitteldruckturbine, die Mittelwelle von der Niederdruckturbine angetrieben. Letztere trug außerdem eine Rückwärtsturbine. Mit dieser Anlage erreichte das Boot eine Geschwindigkeit von 32 Seemeilen, bei einer außerordentlichen Forcierung des Kessels sogar eine solche von 34 Seemeilen. Bei diesen Fahrten war jede der drei Wellen mit drei Propellern ausgerüstet. Sechs Jahre später, Mai 1903, machte man Versuche mit Einzelpropellern, die bis zu 17 Seemeilen annähernd gleiche, darüber wesentlich günstigere Ergebnisse zeigten. Leider ließ sich die Geschwindigkeit mit Rücksicht auf die Kesselanlage nur noch bis zu 26 Seemeilen steigern.

---

*) Die angekündigten Vorträge von Wellenkamp über Ventilation und von Roer über Emden fielen aus.

Nach den Ergebnissen der „Turbinia" war es naheliegend, zunächst an die Anwendung der Turbinen auf schnellfahrenden Schiffen mit schnellaufenden Dampfmaschinen zu denken. Die englische Admiralität gab denn auch schon 1898 den Auftrag für ein Hochseetorpedoboot von 31 Seemeilen Geschwindigkeit, die bekannte „Viper".

Ihre Abmessungen waren die gleichen, wie die der bisherigen 30 Seemeilen-Boote, 64 m Länge, 6,4 m Breite und 370 Tonnen Deplacement. Die Maschinenanlage wurde jedoch erheblich stärker, indem das Mindergewicht der Turbinenwellen und -Propeller zur Verstärkung der Kesselanlage benutzt wurde. Im Gegensatz zur „Turbinia" erhielt die „Viper" vier Wellen, die sich auf zwei voneinander unabhängige Maschinensätze verteilten. Die beiden Außenwellen wurden von je einer Hochdruckturbine, die beiden Innenwellen von je einer Niederdruckturbine getrieben, in deren Auspuffraum je eine Rückwärtsturbine saß. Parsons war also hier bereits zu einer Anordnung gelangt, wie sie heute die modernsten und größten Anlagen zeigen.

Die „Viper" erreichte bei einem Deplacement von 370 Tonnen mit etwa 11 500 indizierten Pferdestärken eine Geschwindigkeit von 36,58 Seemeilen, während die anderen Boote der gleichen Klasse bei 310 Tonnen Deplacement mit 6000 bis 6500 indizierten Pferdestärken 30 Seemeilen gelaufen hatten. Der Kohlenverbrauch betrug 1,08 kg pro indizierte Pferdestärke und Stunde. Für kleine Geschwindigkeiten war kein Kohlenverbrauch garantiert; er war bei der lediglich für die Höchstleistung konstruierten Anlage jedenfalls recht beträchtlich.

Leider ging bekanntlich die „Viper" ebenso wie ihr von der Firma Armstrong bestelltes Schwesterschiff „Cobra" bald verloren. Die „Viper" fuhr im Nebel auf einen Felsen auf, und die „Cobra" brach infolge zu schwacher Bauart des Rumpfes und ungünstiger Belastung mit Kohle in der Mitte auseinander.

Hiermit schließt gewissermaßen die erste Etappe in der Entwicklung der Turbinenschiffe.

Bei der Betrachtung der weiteren Entwicklung behandelt der Vortragende zunächst die Handelsschiffe, bei denen die Aufgabe insofern einfacher gestellt ist, als von ihnen nicht eine Wirtschaftlichkeit bei sehr verschiedenen und ganz kleinen Geschwindigkeiten verlangt wird.

Das erste Turbinenschiff für Passagierzwecke war der Clydedampfer „King Edward" von 650 Tonnen Deplacement, der mit einer Maschinenleistung von 3500 indizierten Pferdestärken bei den Versuchen im Juni 1901 eine Geschwindigkeit an der Meile von 20,48 Seemeilen und später als Durchschnitt aus sämtlichen Fahrten einer Saison eine Geschwindigkeit von 19 Seemeilen erreichte. Ihm folgten in den beiden nächsten Jahren „Queen Alexandra" (750 Tonnen und 4400 indizierte Pferdestärken) und „The Queen" (1750 Tonnen und 7600 indizierte Pferdestärken).

Auch bei diesem ersten Passagierschiff — „King Edward" — schuf Parsons sofort eine Anordnung, die für alle späteren Bauten vorbildlich bleiben konnte. Es ist die bekannte Dreiwellen-Anordnung, bei der auf der Mittelwelle die Hochdruckturbine und die Rückwärtsturbine und auf den Seitenwellen die beiden Niederdruckturbinen sitzen.

Diese Anordnung hat den Vorteil, daß die gesamte Dampfmenge einer einzigen Hochdruckturbine zugeführt wird und daß daher dieser Teil, bei dem die Schwierigkeiten der Spaltdichtung sich mit zunehmender Größe vermindern, möglichst groß

gemacht wird. Umgekehrt wird durch die Teilung der Niederdruckturbinen die Größe der Dampfquerschnitte und die Länge der Schaufeln in wünschenswerter Weise verringert. Nur bei ganz großen Leistungen, wie sie z. B. die beiden gewaltigen Cunarddampfer „Lusitania“ und „Mauretania“ mit 70 000 indizierten Pferdestärken aufweisen, wird es vorteilhaft sein, auch die Hochdruckturbine zu teilen. Tatsächlich ist man auch bei diesen beiden Schiffen zu der Vierwellen-Anordnung der „Viper“ übergegangen.

Im ganzen sind bis jetzt etwa 50 Handelsdampfer mit zusammen über 300 000 Tonnen Deplacement und etwa 550 000 indizierten Pferdestärken gebaut und im Bau begriffen. Das größte im Betrieb befindliche Turbinenschiff ist die bekannte „Carmania“ (31 000 Tonnen und 22 000 Pferdestärken), über die der Vortragende die mit anderen Nachrichten im Widerspruch stehende Mitteilung macht, daß sie ihr mit Kolbenmaschinen ausgerüstetes Schwesterschiff „Caronia“ „bei gleichem Kohlenverbrauch um einen allerdings unbeträchtlichen Bruchteil an Geschwindigkeit übertrifft“.

An den bisherigen Bauten sind in erster Linie England, dann Amerika, Belgien Frankreich und Japan beteiligt. Daß Deutschlands große Reedereien sich bisher so vollständig passiv verhalten konnten, findet Redner unbegreiflich.

Die Vorzüge des Turbinenantriebes für Handelsschiffe faßt er in folgenden Punkten zusammen: Höhere Wirtschaftlichkeit oder größere Geschwindigkeit, allerdings unter der Voraussetzung, daß sich die Propellerverhältnisse entsprechend günstig gestalten lassen; stoßfreier Gang, daher angenehmerer Aufenthalt für die Passagiere, ferner Schonung des Schiffskörpers, größere Sicherheit gegen Wellenbrüche; Verringerung und Schonung des Maschinenpersonals; Ersparnis an Schmieröl und Reparaturen; Möglichkeit, durch Einführung des überhitzten Dampfes die Wirtschaftlichkeit noch weiter zu steigern. Schließlich sei noch zu bedenken, daß sich Kolbenmaschinen von der gewaltigen Leistung der beiden großen Cunarddampfer kaum noch ausführen ließen.

Bei der Entwicklung der Turbine für **Kriegsfahrzeuge** bot sich eine neue Aufgabe insofern, als ein günstiger Kohlenverbrauch auch bei sehr verminderter Fahrgeschwindigkeit erreicht werden sollte.

Bei dem als Nachfolger der „Viper“ gebauten Torpedoboot „Velox“ wurde diese Bedingung in der Weise erfüllt, daß neben der Turbinenanlage von etwa 10 000 indizierten Pferdestärken noch zwei kleine Dreifachexpansionsmaschinen von je 150 indizierten Pferdestärken Leistung eingebaut wurden, welche mit den beiden seitlichen Niederdruckturbinenwellen lösbar gekuppelt waren. Der Abdampf dieser Kolbenmaschinen, welche nur für die Marschfahrt zu dienen hatten, floß noch durch die Niederdruckturbinen. Die Forderung der Wirtschaftlichkeit wurde durch diese Anlage zwar erfüllt; eine endgültige Lösung konnte jedoch dieser Notbehelf nicht sein. Eine solche fand **Parsons** erst in der Einführung der sogenannten Marschturbine. Das Prinzip dieser Anordnung darf als bekannt vorausgesetzt werden. Es beruht darauf, durch Vermehrung der Druckstufen mittels Vorschaltung einer oder mehrerer Turbinen die Umfangsgeschwindigkeit und damit die Umdrehungszahl der Gesamtanlage herabzusetzen.

Die ersten Ausführungen mit Marschturbinen waren in England das Torpedoboot „Eden“ und der kleine Kreuzer „Amethyst“, in Deutschland fast parallel das Torpedoboot „S 125“ und der kleine Kreuzer „Lübeck“.

Eingehend beschäftigt sich der Vortragende lediglich mit den beiden deutschen Schiffen. Seine Mitteilungen hierüber decken sich im wesentlichen mit den Veröffentlichungen der „Marine-Rundschau" 1906*) und des „Nauticus" 1906**) und können daher übergangen werden Der Vortragende kommt zu dem Schluß, daß beide Schiffe, wenngleich sie nicht in allen Punkten die ziemlich schweren vertraglichen Bedingungen erfüllt haben, einen vollen Erfolg des Turbinensystems darstellen. Der zum Teil nur geringe Mehrverbrauch an Kohlen würde — wie schon die Erfahrungen in der Front gezeigt hätten — praktisch kaum in die Erscheinung treten, namentlich bei längerem Betriebe, weil im Gegensatz zu Kolbenmaschinen der Dampfverbrauch der Turbinen auch im längsten Dauerbetriebe konstant bleibt.

Hinsichtlich der Ergebnisse von „Lübeck" weist der Vortragende auf die Widersprüche hin, die sich zwischen der Messung der effektiven Pferdestärken mittels des Torsionsdynamometers von Föttinger und der Annahme der indizierten Pferdestärken auf Grund der Probefahrten von „Hamburg" herausgestellt hätten. Bei den größeren Geschwindigkeiten wäre eine beträchtliche Mehrleistung der Turbinen — wie sie sich durch die Messungen ergeben hat – allenfalls durch den schlechteren Wirkungsgrad der Propeller zu erklären, nicht aber bei der Marschgeschwindigkeit. Wahrscheinlich seien daher hier die indizierten Pferdestärken zu niedrig angenommen. Alsdann würde „Lübeck" auch bei kleiner Fahrt die Garantie des Kohlenverbrauchs erfüllt haben.

Die im ganzen günstigen Ergebnisse von „S 125" und „Lübeck" haben die deutsche Marine veranlaßt, ein neues Torpedoboot („G 137") und zwei kleine Kreuzer — „Ersatz Wacht" und „Ersatz Comet" — mit Parsons-Turbinen in Auftrag zu geben, bei denen die vertraglichen Bedingungen bereits mehr den besonderen Verhältnissen der Turbinenschiffe angepaßt sind.

Bei dem Torpedoboot wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 30 Seemeilen erhöht, dagegen auf die ganz langsame Marschfahrt mit 12 Seemeilen verzichtet und als untere praktische Grenze der Geschwindigkeit 17 Seemeilen angenommen. Dementsprechend konnte auf die eine Vorschaltturbine verzichtet werden, so daß die Maschinenanlage nur noch aus einer Vorschaltturbine, einer Hochdruckhaupt- und zwei Niederdruckturbinen besteht, in welch letztere die beiden Rückwärtsturbinen eingebaut sind. Die Anlage wird auf zwei Maschinenräume verteilt, von denen jeder eine Niederdruck- samt Rückwärtsturbine und den zugehörigen Kondensator enthält. In dem vorderen Maschinenraum ist außerdem die Hochdruckhauptturbine auf der Mittelwelle und im hinteren Raum die Marschturbine auf der Steuerbordwelle untergebracht. Bei Marschfahrt wird der Dampf der Marschturbine zugeführt, hierauf der Hochdruckhauptturbine und dann der Backbord-Niederdruckturbine. Für große Fahrt wird die Marschturbine abgeschaltet und der Dampf von der Hochdruckturbine beiden Niederdruckturbinen zugeführt. Bei Havarie in einem Maschinenraum können die Turbinen im anderen, also in einem Falle die Marschturbine mit einer Niederdruckturbine, im anderen Falle die Hochdruckturbine mit einer Niederdruckturbine zu einer Maschinengruppe verbunden

*) „Turbinenanlagen für Torpedoboote." Mai 1906. „Die Ergebnisse der Probefahrten S. M. S. »Lübeck«." Dezember 1906.

**) „Wasserrohrkessel und Dampfturbinen auf Kriegschiffen", S 454 ff.

werden, wobei dann immer noch zwei Wellen angetrieben bleiben. Die Wellen sollen bei voller Fahrt voraus etwa 700 bis 800 Umdrehungen machen.

Der Kreuzer „Ersatz Wacht" erhält bei 3450 Tonnen Deplacement eine Maschinenleistung entsprechend 13 600 indizierten Pferdestärken. „Lübeck" hatte nur 3250 Tonnen und 10 000 indizierte Pferdestärken. Dementsprechend ist der Maschinenraum etwas verlängert und das gesamte Maschinengewicht von 216 auf 295 Tonnen erhöht. Die Anordnung der Maschinenanlage ist im wesentlichen die gleiche wie auf „Lübeck", zwei getrennte Maschinenräume und vier Wellen. Die Rückwärtsturbinen eines jeden Maschinenraumes sind jedoch hintereinander geschaltet; ihre Dauerleistung dürfte doppelt so groß wie bei „Lübeck" sein. Zur Erzielung möglichst günstiger Schraubenwirkungsgrade bei Höchstgeschwindigkeit wurde die Umdrehungszahl der Turbinen von 605 auf 530 herabgesetzt; jede Welle wird einen Propeller tragen. Als Höchstgeschwindigkeit an der Meile sind 24 Seemeilen garantiert bei 101 200 kg garantierter Dampfmenge, für die 6stündige forcierte Dauerfahrt 23,3 Seemeilen bei 92 000 kg Dampfmenge. Auf eine Kohlengarantie bei ganz kleiner Fahrt wurde verzichtet. Bei 17 Seemeilen Geschwindigkeit soll der Kohlenverbrauch in der Stunde 3700 kg und bei 20 Seemeilen 6300 kg nicht überschreiten. Als Stoppzeit aus voller Fahrt sind $1^m 45^s$ garantiert mit 5^s Toleranz.

Bei dem kleinen Kreuzer „Ersatz Comet" sind Deplacement und Maschinenleistung abermals erhöht auf 3650 Tonnen und 15 000 indizierte Pferdestärken. Die garantierten Geschwindigkeiten sind jedoch die gleichen wie bei „Ersatz Wacht".

Während die deutsche Marine so die Versuche mit Turbinen zwar systematisch, aber vorläufig nur auf kleineren Schiffen fortsetzt, ist England bekanntlich zur ausschließlichen Verwendung von Turbinen übergegangen. Die Ergebnisse des größten dieser Schiffe, der „Dreadnought", sind in dieser Zeitschrift*) bereits eingehend gewürdigt worden.

Von den übrigen Mitteilungen des Vortragenden über englische Turbinen-Kriegschiffe sind die Angaben über den neuen Typus der „Küstentorpedoboote" zu erwähnen. Bei einem Deplacement von 230 Tonnen und einer Maschinenleistung von 3600 indizierten Pferdestärken sollen sie 26 Seemeilen laufen. Der Maschinenraum enthält eine Hochdruckturbine an Steuerbord, eine Mitteldruckturbine an Backbord und eine Niederdruckturbine — vereinigt mit Rückwärtsturbine — auf der Mittelwelle, die außerdem eine Marschturbine trägt. Ganz an Backbord liegt der Kondensator. Man ist also hierbei fast vollständig auf die Anordnung der „Turbinia" zurückgegangen, die zwar ziemlich leicht wird, aber sich doch nur für diesen besonderen Zweck eignen dürfte. Außerdem baut England eine neue Serie verstärkter Hochseetorpedoboote von 760 Tonnen Deplacement und 33 Seemeilen Geschwindigkeit bei 16500 indizierten Pferdestärken.

Frankreich hat im Jahre 1904 das kleine Torpedoboot „Nr. 293" von nur 95 Tonnen Deplacement und etwa 2000 indizierten Pferdestärken Maschinenleistung mit Turbinen gebaut und kürzlich ein Hochseetorpedoboot, „Le Chasseur", für 28 Seemeilen Geschwindigkeit bei 7500 indizierten Pferdestärken mit Parsons-Turbinen in Bau gegeben. Die Frage, ob die neuen französischen Linienschiffe von 18000 Tonnen und etwa

*) „Marine-Rundschau", 1906, S. 1256 ff.

20 000 indizierten Pferdestärken mit Turbinen ausgerüstet werden, ist noch in der Schwebe.*)

Zum Schluß seiner Ausführungen beklagt sich der Vortragende darüber, daß seine Firma für das Risiko, das sie bei der Schaffung der Anlagen für „S 125" und „Lübeck" übernommen habe, keinerlei Dank und Anerkennung geerntet habe, dagegen Kritik und Anfeindungen von den verschiedensten Seiten. Trotz aller Kritik sei es aber noch nicht gelungen, etwas Besseres an die Stelle der Parsons-Turbine zu setzen. Wenn es auch natürlich möglich sei, Einzelheiten anders zu konstruieren und hierdurch auch gewisse Verbesserungen zu erzielen, so würden doch damit keineswegs neue Wege eröffnet oder neue Systeme geschaffen. Alles würde darauf hinauslaufen, auf dem heute Bestehenden aufzubauen und daraus in der Praxis die äußerste Vollendung allmählich zu entwickeln. Parsons aber werde für alle Zeiten fortleben in der Geschichte der Technik als einer der Großen und Auserwählten.

Den sehr lebhaften und bemerkenswerten Meinungsaustausch eröffnete Vizeadmiral v. Eickstedt mit einer Erklärung im Namen des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts, in der er die augenblickliche Stellung der deutschen Marine zur Turbinenfrage festlegte. Gegenüber der vorerwähnten Äußerung des Herrn Boveri wies er zunächst darauf hin, daß die Marine der Erbauerin der Parsons-Turbinen ihre Anerkennung durch Erteilung weiterer Aufträge bezeugt habe. Die Marineverwaltung ist voll überzeugt von den Vorzügen des Turbinenbetriebes, dessen Einfachheit sie als großen Fortschritt würdigt. Sie kann sich jedoch anderseits nicht der Erkenntnis der Nachteile verschließen, welche diesem System heute noch anhaften. Eine Hauptschwierigkeit liegt in den ungünstigeren Fahrtmomenten. Es haben zur Prüfung dieses Punktes eingehende Parallelversuche zwischen „Lübeck" und „Hamburg" stattgefunden. Bei äußerster Fahrt voraus und gleichzeitiger Umsteuerung der Maschinen beider Schiffe auf äußerste Kraft zurück brauchte „Lübeck" bis zum Stillstand 400 bis 500 m, „Hamburg" dagegen nur 280 m. Ein solcher Unterschied kann bei Aufklärungsschiffen vielleicht noch in den Kauf genommen werden, nicht so bei Schiffen, die in der Linie fahren, zumal diese infolge ihrer größeren Masse an sich ein größeres Fahrtmoment besitzen.

Ein weiterer Nachteil liegt in der Komplikation der Anlage durch die Marschturbinen und in der Schwierigkeit, die Gesamtanlage auf mehrere voneinander völlig unabhängige Maschinenräume zu verteilen. Bei der sehr wünschenswerten Beibehaltung der jetzt üblichen Dreiteilung für größere Schiffe würden wir zu Sechsschraubenschiffen gelangen. Die Marine würde daher ein Turbinensystem bevorzugen, welches die Beibehaltung der jetzigen Dreischraubenanordnung ermöglicht und außerdem ohne Marschturbinen arbeitet.

Die Betriebssicherheit der Turbinen läßt ebenfalls noch zu wünschen übrig, wie die zweimaligen Schaufelhavarien auf „Lübeck" zeigen. Die Rücksichtnahme auf die engen Zwischenräume zwischen Lauf- und Leiträdern bedingt ein sehr vorsichtiges und langsames Anwärmen der Turbinen.

*) Bei den kürzlich stattgehabten Kammerverhandlungen erklärte der französische Marineminister, von den sechs bewilligten Linienschiffen könnten nur drei Turbinen erhalten, da in Frankreich nur eine Firma Turbinen baue und diese mehr nicht liefern könne.

Auch der Geldpunkt erschwert die Einführung der Turbinen, da die Maschinenanlagen 60 bis 80 Prozent teurer werden. Bei den großen Privat-Dampfergesellschaften, die mit einer guten Verzinsung des Anlagekapitals rechnen müssen, dürfte dieser Punkt sehr zuungunsten der Turbinen sprechen und zum Teil ihre bisherige Abneigung gegen die Einführung des neuen Maschinensystems erklären.

Trotz der noch bestehenden Mängel wendet die Marine dem Studium der Turbinenfrage die größte Aufmerksamkeit zu. Sie hat nicht nur Turbinenanlagen nach dem System Parsons für das Torpedoboot „G 137" und die kleinen Kreuzer „Ersatz Wacht" und „Ersatz Comet" in Auftrag gegeben, sondern hofft auch im nächsten Jahre zwei weitere kleine Kreuzer vergleichsweise mit zwei anderen Turbinensystemen ausrüsten zu können. Für „Ersatz Comet" war ein solches System noch nicht zu erlangen. Außerdem wird beabsichtigt, den im nächsten Jahre auf Stapel zu legenden großen Kreuzer mit Turbinen System Parsons auszurüsten und damit auch ihrer Verwendung für größere Schiffe näher zu treten. Die Ausrüstung eines Linienschiffes mit Turbinen verbietet sich zunächst schon aus dem Grunde, weil man sich im Interesse der Gleichmäßigkeit dann sogleich für eine ganze Division entscheiden müßte.

Nach dieser bedeutsamen programmatischen Erklärung sprachen Herr Kraft de la Saulx, Oberingenieur der Firma John Cockerill in Seraing, und der leitende Ingenieur des belgischen Postdampferdienstes über die sehr günstigen Erfahrungen mit dem Turbinendampfer der belgischen Regierung „Princesse Elisabeth", welcher den Post- und Personenverkehr zwischen Ostende und Dover vermittelt.

Alsdann nahm Herr Oberingenieur Walter vom Norddeutschen Lloyd das Wort, um die von dem Vortragenden getadelte anscheinende Passivität der großen Dampfergesellschaften zu rechtfertigen. Auch hier wird die Entwicklung der Turbinenfrage mit gespanntester Aufmerksamkeit verfolgt. Zunächst befürchtet man jedoch einen höheren Kohlenverbrauch, da nach den Informationen des Redners die „Carmania" nicht den gleichen, sondern einen um 19 Prozent höheren Verbrauch als das Schwesterschiff „Caronia" aufweist. Ein Schnelldampfer von der Größe der „Kronprinzessin Cecilie" würde unter diesen Umständen für eine Reise nach Amerika 1000 Tonnen Kohlen mehr verbrauchen. Ein weiterer Mangel liegt in dem schlechten Wirkungsgrad der kleinen Schrauben, der sich beim Andampfen gegen starken Wind und schwere See in einer Verminderung der Fahrgeschwindigkeit bemerkbar macht und auch die Manövrierfähigkeit der Schiffe ungünstig beeinflußt.

Die Vibrationslosigkeit der Turbinen wird nach Ansicht des Redners überschätzt, da sie nicht die durch die Schrauben hervorgerufenen Vibrationen auszuschalten vermögen Letztere werden sich auch bei den Turbinenschiffen umsomehr bemerkbar machen, je weiter man mit dem Schraubendurchmesser herauf- und der Umdrehungszahl heruntergeht.

Einen völlig ablehnenden Standpunkt gegenüber der Turbinenfrage vertrat Herr Zivilingenieur Lentz. Den bei „Dreadnought" erzielten Kohlenverbräuchen von 1 bis 0,7 kg pro indizierte Pferdestärke stellte er die Werte gegenüber, die von dem mit Ventilmaschinen und Heißdampf betriebenen Dampfer „La Rance" der Compagnie Générale Transatlantique erreicht sind und nach seiner Angabe nur 0,4 bis 0,5 kg pro indizierte Pferdestärke betragen. Seine etwas drastischen Darlegungen, in denen er die Dampfführung in den Turbinen als „wüstes Chaos von Dampfwirbeln" und

die schnellaufenden Turbinenpropeller als „Schaumschläger" bezeichnete, gipfelten in der Behauptung, daß die Heißdampf-Ventilmaschine die Schiffsmaschine der Zukunft sei.

Herr Direktor Toussaint von der Germaniawerft machte einige Mitteilungen über das von seiner Firma angenommene Turbinensystem Zölly. Diese nach dem Aktionsprinzip gebauten Turbinen haben den Vorzug eines größeren Spielraums zwischen Lauf- und Leiträdern. Ferner hofft man durch eine besondere Art der Regulierung die Marschturbinen ersparen zu können.

Von anderer Seite wurde dann noch darauf hingewiesen, daß der Schiffskörper durch die Stöße der Kolbenmaschinen fortgesetzt eine schädliche Deformation erleidet, die bei dem Turbinenbetrieb fortfällt.

Ferner wurde an den Vortragenden die Frage gerichtet, in welcher Weise die von ihm gemachten Angaben über die indizierten Pferdestärken verschiedener Schiffe gewonnen seien.

In seinem Schlußwort trat Herr Boveri zunächst der in der Diskussion mehrfach geäußerten Ansicht entgegen, als ob die Marschturbinen eine besondere Eigentümlichkeit des Parsons-Systems seien. Er wies sehr richtig darauf hin, daß die Forderung eines wirtschaftlichen Dampfverbrauchs für kleine Fahrt sich auch bei jedem anderen System kaum auf eine andere Weise erfüllen läßt.

Von den übrigen Einwänden griff er vor allem den Kostenpunkt heraus. Bei der Veranschlagung der Turbinenanlagen für die deutschen Kriegsschiffe habe seine Firma stets die bisher für Kolbenmaschinen gezahlten Preise zugrunde gelegt. Eine Differenz, wie sie von dem Herrn Vertreter des Reichs-Marine-Amts genannt sei, könne er sich nur dadurch erklären, daß die Preise für Kolbenmaschinen neuerdings außerordentlich gesunken seien Ein einwandfreier Vergleich werde dadurch sehr erschwert, daß von seiner Firma nur die Turbinen geliefert würden, während die Werften im allgemeinen das ganze Schiff einschließlich der Kessel und Maschinen veranschlagten.

Die Anfrage wegen der Bestimmung der indizierten Pferdestärken beantwortete er dahin, daß sie errechnet seien.

Den zweiten Vortrag der Tagung hielt Herr Dr. ing. C. Arldt über „Magnetische Erscheinungen an Bord". Er begann seine Ausführungen mit einer allgemeinen Erörterung des Magnetismus der Kompaßnadel und des eisernen Schiffskörpers, des Magnetismus der Erde und des Einflusses des magnetischen Erdfeldes auf Kompaß und Schiffskörper, um dann zu dem Hauptteil, einer Betrachtung des Magnetismus der elektrischen Anlagen an Bord und dessen Einfluß auf Kompaßnadeln und eisernen Schiffskörper, überzugehen. Hierbei gelangte er zu dem Schluß, daß von den drei Stromarten — Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom — der Drehstrom für Bordanlagen am geeignetsten sei, weil er nicht nur wie jeder Wechselstrom den Kompaß nicht beeinflußt, sondern auch die Anforderungen des elektrischen Kraftbetriebes am besten erfüllt.

Herr Arldt nimmt in dieser Frage einen von den meisten Fachleuten abweichenden Standpunkt ein und vertritt denselben seit Jahren in Wort und Schrift. Seine jetzigen Ausführungen decken sich im wesentlichen mit einem Aufsatz, den er Ende 1904 im „Schiffbau" veröffentlicht hat.*)

*) Siehe auch die Entgegnung von Marine-Baumeister Grauert, „Schiffbau" 1905, S. 847 ff.

Abgesehen von der schwierigen Kabelverlegung und der gefährlicheren Einwirkung auf den menschlichen Körper sprachen bislang vor allem zwei Punkte gegen den Drehstrom, die Stromversorgung der Scheinwerfer und die Regulierfähigkeit größerer Motoren, besonders der Geschützschwenkwerke.

Die Scheinwerfer müssen bekanntlich im Interesse einer guten optischen Wirkung des Lichtbogens mit Gleichstrom betrieben werden. Nachdem man jedoch bei den größeren Kriegschiffen zu einer Spannung von 220 Volt übergegangen ist, müssen für die mit etwa 60 Volt brennenden Scheinwerfer schon aus wirtschaftlichen Gründen Umformer (Motorgeneratoren) vorgesehen werden. Diese können ebensogut mit Drehstrom angetrieben werden.

Eine so feinstufige Regulierung der Motoren, wie sie bei den modernen Schwenkwerken erforderlich und bei Gleichstrom durch das System der Spannungsregulierung (Leonard-Schaltung) gewährleistet ist, läßt sich jedoch bei Drehstrom durch die übliche Vorschaltung von Widerstand nicht erreichen.

Diesem Umstande hatte Herr Arldt bei seiner früheren Veröffentlichung dadurch Rechnung getragen, daß er für den Betrieb der Schwenkwerke mit Drehstrom eine Änderung der Periodenzahl der Dynamos durch Tourenregulierung der sie treibenden Turbine vorsah. Da diese Methode mancherlei Mängel hat, so macht Herr Arldt jetzt einen anderen Vorschlag. Er will den Drehstrommotoren Strom von nur zwei verschiedenen Periodenzahlen, 25 und 50 in der Sekunde, zuführen. Hierdurch ist eine Veränderung der Umlaufszahl im Verhältnis 1 : 2 zu erreichen. Zwecks feinerer Abstufung der Geschwindigkeit wird in üblicher Weise Widerstand vor den Anker geschaltet. Die Stromerzeugung erfolgt so, daß normale Turbodynamos Drehstrom von 50 Perioden, wie er sonst gebraucht wird, liefern. Ein Umformer, bestehend aus Motor für 50 Perioden und Dynamo für 25 Perioden, liefert den Drehstrom der letzteren Periodenzahl.

Die Anordnung hat unseres Erachtens zwar den Vorteil, daß sie nicht wie die Gleichstrom-Leonard-Schaltung für jedes Schwenkwerk eine besondere Dynamo erfordert, dafür wird jedoch nicht entfernt die gleiche feinstufige Regulierung, vor allem aber auch nicht die gleichbleibende Umlaufsgeschwindigkeit des Schwenkwerks bei wechselnder Belastung erreicht. Will man sich mit diesem Grad der Regulierung begnügen, dann kann man dasselbe noch einfacher bei Gleichstrom durch die bekannte Serienschaltung zweier Motoren erreichen. Hierbei können die Schwenkwerke ohne weiteres an das allgemeine Netz angeschlossen werden und erhalten nur jedes statt eines Motors der vollen zwei Motoren der halben Leistung.

Den vorstehend geäußerten Bedenken gab in dem Meinungsaustausch auch Herr Marinebaumeister Engel Ausdruck. Die Kriegsmarine stehe der Einführung von Wechselstrom an Stelle des jetzt gebräuchlichen Gleichstroms nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber. An der Forderung weitestgehender Regulierfähigkeit der Motoren müsse sie jedoch festhalten. Diese lasse sich bei Drehstrom voraussichtlich nicht erfüllen, wohl aber durch die in der Entwicklung begriffenen einphasigen Kollektormotoren. Bei einem etwaigen Übergang zum Wechselstrom käme daher der einphasige Wechselstrom wohl in erster Linie in Frage. Zur Zeit läge jedoch für einen solchen Übergang kein zwingender Grund vor. Ein schädlicher Einfluß des Gleichstroms auf den Kompaß ließe sich bei sach-

gemäßer Verlegung der Leitungen und richtiger Aufstellung der Dynamos und Motoren sehr wohl vermeiden. Die Gefahr einer zufälligen Störung des Kompasses durch elektromagnetische Einwirkung sei außerordentlich gering im Vergleich zu den Einflüssen, die andere Faktoren an Bord auf ihn ausüben.

Auch die Gewichtszusammenstellung, bei der Herr Arldt ein beträchtliches Mindergewicht zugunsten der Drehstromanlage errechnet, sei nicht einwandfrei, da z. B. bei Gleichstrom mit einer Spannung von 220 Volt, bei Drehstrom dagegen mit einer Spannung von 380 Volt gerechnet sei. Wenn auch die absolute Spannung der Drehstromanlage infolge Erdung des Nullpunkts weniger als 220 Volt betrage, so sei diese Anordnung dennoch der Gleichstromanlage nicht gleichwertig, weil schon durch Schiffsschluß in einem Pole ein Durchschlagen der Sicherungen eintreten könne.

Ferner sei die Annahme, daß man bei Drehstrom für alle Motoren wegen des Fehlens des Kommutators auf eine wasserdichte Kapselung verzichten und dadurch Gewicht sparen könne, irrig. Die an Deck oder in feuchten Räumen stehenden Drehstrommotoren bedürfen ebenso wie die Gleichstrommotoren der wasserdichten Kapselung.

Wir möchten noch hinzufügen, daß die Gegenüberstellung der Gewichte von Drehstrom- und Gleichstromanlagen für die Schwenkwerke eines Linienschiffes auch insofern für Drehstrom zu günstig ist, als Herr Arldt bei Drehstrom zwar eine Reserve für den Periodenumformer, aber nicht für die primäre Turbodynamo annimmt, während er bei Gleichstrom mit einer Reserve von drei Dynamos rechnet. Die in der übrigen Schiffsanlage vorhandenen Dynamos können bei beiden Stromarten in gleicher Weise zur Reserve für die Geschützschwenkwerke herangezogen werden, nur muß man sie natürlich bei Gleichstrom in geeigneter Weise unterteilen. Ein nach diesen Gesichtspunkten aufgestellter Gewichtsvergleich ergibt ein wesentlich anderes Bild, als es Herr Arldt entrollt.

Herr Professor Schilling-Bremen trat der Ansicht des Vorredners insofern bei, als auch er der Einwirkung der elektrischen Anlagen auf den Kompaß nicht die Bedeutung beimißt wie der Vortragende.

Einzelne zufällig aufgetretene Fälle könnten für die Beurteilung der Frage nicht maßgebend sein, zumal man in Apparaten wie das Differentialgalvanometer von Thompson Mittel besitze, um eine Störung des magnetischen Gleichgewichts durch die elektrischen Anlagen sofort zu erkennen.

Redner bedauert, daß Herr Arldt alle anderen, größtenteils viel wichtigeren Gesichtspunkte, die für die Aufstellung des Kompasses an Bord maßgebend seien, nicht einmal gestreift habe. Hierzu gehöre z. B. das Fernbleiben des Kompasses von vertikalen Eisenwänden und die Verwendung von unmagnetischem Material in seiner Nähe. Besonders geeignet sei in dieser Beziehung ein Nickelstahl von 13 bis 28 Prozent Nickelgehalt.

Eine gründliche Abhilfe sei jedoch nur zu erhoffen, wenn der Kompaß zwar nicht ersetzt, aber doch kontrolliert würde durch Apparate, welche magnetischen Einflüssen nicht ausgesetzt seien. Redner erhofft in dieser Beziehung günstige Ergebnisse von den Versuchen mit Kreiselapparaten.

Nach einigen Bemerkungen des Herrn Ingenieur Berndt von Blohm & Voß

über Einzelheiten der elektrischen Anlagen unserer Kriegschiffe betont Herr Arldt in seinem Schlußwort nochmals, daß er den Einfluß der elektrischen Anlagen auf den Kompaß doch für bedeutungsvoll halte, weil er imstande sei, die für den Kompaß an sich schwierigen Verhältnisse noch verwickelter zu gestalten. —

Als dritter Redner sprach Herr Otto Weiß-Charlottenburg über „Die Ausrüstung und Verwendung von Kabeldampfern".

In einem kurzen historischen Rückblick streift der Vortragende zunächst die Bauart der älteren Kabelschiffe, darunter der bekannten „Great Eastern", und schildert dann an der Hand von Plänen die Einrichtung eines modernen Kabelschiffes.

Die Konstruktion der Verlege- und Aufnahmemaschinen, der Bug- und Heckrollen, der Bremsvorrichtungen, der Dynamometer und sonstigen Meßvorrichtungen wird eingehend behandelt, ebenso die Such- und Pilzanker und die zur Kabelbezeichnung dienenden Bojen.

Sehr anschaulich wird sodann das Aufsuchen, Aufnehmen und Reparieren der Kabel geschildert und schließlich das Verfahren beim Landen der Kabel beschrieben.

Zum Schluß bringt der Vortragende einige Zahlenangaben und Abbildungen von den drei bisher in Deutschland gebauten Kabeldampfern „Stephan", „Großherzog von Oldenburg" und „Telegraaf" (früher „Podbielski"). Letzterer ist an die niederländische Regierung verkauft. Demgegenüber zählt die englische Kabelflotte bereits nahezu an 50 Schiffe der verschiedensten Größen. —

Ein gerade mit Rücksicht auf die Turbinenfrage sehr aktuelles Thema behandelte Herr Dr. ing. Mehlis mit seinem Vortrag über „Die Dampfüberhitzung und ihre Verwendung im Schiffsbetriebe".

Die Dampftrocknung in besonderen Apparaten ist nicht neu; schon 1837 rüstete ein Amerikaner Burne den Dampfer „Don Juan" mit Dampfüberhitzung aus. Diesem Dampfer folgte eine große Anzahl anderer in der englischen, französischen und deutschen Marine. Infolge des damals noch mangelhaften Materials für Kessel und Rohrleitungen, des Fehlens brauchbarer Konstruktionen und geringer Kenntnis von dem Wesen der Sache war der erzielte Vorteil zu gering gegenüber den sich im Betriebe ergebenden Übelständen. Die Frage der Dampfüberhitzung trat daher wieder in den Hintergrund, und man suchte die Wirtschaftlichkeit durch Erhöhung des Dampfdruckes, Einführung mehrfacher Expansion und Heizung der Dampfzylindermäntel zu erhöhen.

Nächst Hirn und Schwoerer war es besonders Wilhelm Schmidt in Cassel, der in den 90er Jahren durch seine Erfolge der Frage der Dampfüberhitzung eine neue entscheidende Wendung gab. Mit einer stehenden Dampfmaschine von 75 indizierten Pferdestärken und einem ebenfalls von ihm entworfenen Kessel mit Überhitzer erreichte er den außerordentlich geringen Dampfverbrauch von 4,55 kg pro indizierte Pferdestärke und Stunde.

Seitdem hat der Betrieb mit überhitztem Dampf immer weitere Verbreitung gefunden und ist heute in fast allen stationären Anlagen anzutreffen, bei deren Einrichtung die Wirtschaftlichkeit des Betriebes eine maßgebende Rolle spielt.

Zwei Systeme sind es besonders, die für die Verwendung auf Schiffen in Betracht kommen oder dort bereits ausgeführt sind, die Überhitzer von Schmidt und

von Pielock. Erstere werden in zwei Arten ausgeführt. Bei dem sogenannten Flammrohr-Überhitzer nimmt ein einziges größeres Rohr, welches von der Feuerbuchse parallel zu den Feuerrohren nach dem Rauchfang führt, das Überhitzerrohrbündel auf. Bei dem sogenannten Rauchröhren-Überhitzer sind die Überhitzerrohre in einer größeren Anzahl weiter Feuerrohre untergebracht. Bei beiden Arten durchstreicht der Dampf nach dem Gegenstromprinzip mehrfach die Länge der einzelnen Überhitzerrohre. Gegen Verbrennen ist der Überhitzer dadurch geschützt, daß infolge der großen Dampfgeschwindigkeit immer neue Dampfteilchen mit den erhitzten Rohrwänden in Berührung kommen. Der Zutritt der Heizgase wird nach Bedarf durch einen Schieber geregelt. Bei nachträglichem Einbau in vorhandenen Kesselanlagen findet der Überhitzer im Rauchfang Platz. Diese Anordnung ist insofern nicht so gut wie die beiden vorher geschilderten, als sie bei der im Rauchfang naturgemäß geringeren Temperatur der Gase keine hohen Überhitzungsgrade gewähren kann.

Für späteren wie für sofortigen Einbau in gleicher Weise eignet sich der Pielock-Überhitzer. Er ist ein eiserner Kasten, der in den Wasserraum des Kessels derart eingebaut wird, daß ihn die Feuerrohre durchqueren. Innerhalb dieses Kastens wird der Dampf, welcher aus dem Kessel kommt, an der Außenseite der Siederohre hin- und hergeführt, wobei ihm ein möglichst langer Weg durch eingefügte Bleche vorgeschrieben wird. Der Kasten wird so weit von der Feuerbuchse entfernt gesetzt, daß er beim Anheizen oder beim Stillstand der Maschine durch die auf dem Wege bis zum Überhitzer bereits etwas abgekühlten Gase nicht mehr durchgebrannt werden kann.

Die vorstehend beschriebenen Überhitzerarten eignen sich lediglich für den Einbau in Zylinder- oder Lokomotivkessel, nicht aber für die in der deutschen Marine jetzt ausschließlich verwendeten Wasserrohrkessel System Thornycroft-Schulz. Für solche Anlagen schlägt der Vortragende einen von Schmidt konstruierten, besonders geheizten Überhitzer vor, der in seinem Aufbau an die Thornycroft-Kessel erinnert. Der untere Teil des Überhitzers stellt einen engrohrigen Wasserrohrkessel mit zwei Unterkesseln dar. Seine wassergefüllten Rohre halten die Hauptħitze von den eigentlichen Überhitzerrohren ab, welche von vier, zu je zwei übereinander liegenden Unterkesseln zu zwei Oberkesseln führen. Der Dampf aller Kessel oder einer Gruppe von ihnen geht dann durch die Überhitzerrohre eines solchen mit eigener Feuerung versehenen Überhitzers.

Eine besondere Art der Überhitzung ist die sogenannte Zwischenüberhitzung, bei der der Dampf nach seinem Austritt aus dem Hochdruckzylinder und vor seinem Eintritt in den Niederdruckzylinder noch einmal um 50 bis 80° durch einen in den Kessel eingebauten Überhitzer erwärmt wird. Eine solche Einrichtung eignet sich besonders für die Fälle, wo Maschinen und Kessel dicht zusammen liegen, wie bei Schleppern, Beibooten usw.

Auf die Gestaltung der einzelnen Konstruktionsteile der Dampfmaschine ist die Anwendung des Heißdampfes nicht ohne tiefgreifenden Einfluß gewesen. Es haben sich eine Reihe von Vorteilen und Vereinfachungen ergeben, ebenso aber auch Schwierigkeiten, deren man erst allmählich Herr geworden ist. Eine Schwierigkeit z. B. lag in der Zylinderschmierung. Die aus organischen Stoffen bestehenden Schmieröle versagen bei den hohen Temperaturen von 300 bis 350° vollkommen, weil ihr Entflammungspunkt unter 300° liegt. Heute ist die Frage eines selbst bei so hohen Temperaturen voll-

kommen genügenden Schmiermaterials gelöst. Man verwendet dickflüssige Mineralöle, die in reichlichem Maße auf dem Markte zu haben sind.

Als Steuerungsorgane dienen für kleinere Zylinderdurchmesser Kolbenschieber. Für größere Zylinderabmessungen zieht man dagegen Ventilsteuerungen vor. Als eine für Schiffsmaschinen besonders geeignete Ventilsteuerung bezeichnet der Vortragende die Lentz-Steuerung, eine zwangläufige, kraftschlüssige Steuerung, die tadellose Betriebsresultate bis zu 300 minutlichen Umdrehungen der Maschinenwelle aufzuweisen hat. Eine von einer gewöhnlichen Kulissensteuerung angetriebene Schwinge dreht eine Kurvenscheibe. Diese öffnet durch entsprechende Ansätze die Ventile, die dann durch Federdruck wieder geschlossen werden.

An der Hand von Lichtbildern erläutert der Vortragende die Anwendung dieser Steuerung bei Schiffsmaschinen. Sie ist bei einem Bugsierdampfer der französischen Marine „Le Dolmen" und dem von den Chantiers et Ateliers St. Nazaire gebauten Frachtdampfer „La Rance" ausgeführt. Beide Schiffe sind mit Pielock-Überhitzern ausgerüstet. Einen solchen wollen nach Angabe des Vortragenden auch die Howaldt-Werke in Kiel bei einem Bugsierdampfer zur Probe einbauen.

Über die sonstige Verwendung von Überhitzern auf Schiffen erfahren wir, daß sie sich zuerst bei den langsam gehenden Raddampfermaschinen mit kleiner Umdrehungszahl und verhältnismäßig langem Hub eingebürgert haben. Die Bauart Schmidt ist allein auf etwa 60 solcher Schiffe angewandt Diese Maschinenart stellt auch ein sehr naturgemäßes Arbeitsgebiet für den Heißdampf dar, weil es infolge der geringen Umdrehungszahl lange dauert, bis wieder frisch zuströmender Dampf die Zylinderwandungen von neuem erwärmt, und weil die Zeit der Einströmung infolge der geringen Kolbengeschwindigkeit eine lange ist. Beide Erscheinungen sind bei Naßdampf die besten Vorbedingungen für reichlichen Wasserniederschlag während der Admissionsperiode. Die Vorteile des Heißdampfes können sich daher hier am deutlichsten zeigen.

Von den Zahlenangaben am Schluß des Vortrages interessieren vielleicht am meisten die Werte, welche sich bei den Vergleichsprobefahrten des obengenannten Dampfers „La Rance" von 3650 Tonnen und 1690 Pferdestärken und seinem gleich großen Schwesterschiff „La Garonne", das mit Naßdampf und Schiebern arbeitet, ergeben haben. Unter gleichen Verhältnissen erreichte die Heißdampfanlage 18 Prozent Mehrleistung und wies dabei zu gleicher Zeit eine Kohlenersparnis von 20,1 Prozent auf.

Der Vortragende kommt auf Grund seiner Ausführungen zu dem Schluß, daß die Erfolge des Heißdampfes namentlich auf den Gebieten des Lokomobil- und Lokomotivbaues zu seiner schnelleren Einführung auf Schiffen raten.

In dem Meinungsaustausch kritisiert Herr Oberingenieur Sütterlin von der Werft Blohm & Voß die vorgeschlagenen Überhitzerkonstruktionen. Er gibt dem Flammrohr-Überhitzer den Vorzug und weist auf die Mängel hin, die dem Pielock-Überhitzer infolge der Abdichtung der vielen Feuerrohre in zweien seiner Wände und infolge der mangelnden Revisionsfähigkeit anhaften. (Beide Einwände werden später von dem Konstrukteur des Pielock-Überhitzers zu widerlegen gesucht.) Weiter teilt Redner mit, daß Blohm & Voß Versuche mit einer Heißdampf-Schiffsmaschinenanlage auf dem Lande machen und daß die Woermann-Linie beabsichtigt, in einen ihrer Dampfer eine durch Heißdampf zu betreibende Ventilmaschine einzubauen.

Herr Kommerzienrat Sachsenberg macht Mitteilung über die Ergebnisse des Heißdampfbetriebes auf den von seiner Werft gebauten Schiffen. So brauchte z. B. der Rhein-Raddampfer „Hugo Stinnes II“, der eine Kompoundmaschine mit Kolbenschieber hat, 0,62 bis 0,65 kg Kohle pro indizierte Pferdestärke.

Herr Direktor Henkel-Cassel erörtert die von dem ersten Redner, Herrn Sütterlin, aufgeworfene Frage, weshalb man die ersten Versuche mit Heißdampf wieder aufgegeben habe. Er kommt ebenso wie der Vortragende zu dem Ergebnis, daß die Gründe in dem Übergang von niedriger zu hoher Dampfspannung und mehrfacher Expansion, der Unbrauchbarkeit des Öls und der Mängel des Baumaterials sowie der Unkenntnis der Strömungserscheinungen des Dampfes zu suchen seien.

Mit den Schmidtschen Überhitzern hat er in langjährigem Betrieb eines elektrischen Kraftwerks sehr gute Ergebnisse erzielt. Die der Verwendung des Heißdampfes für Schiffsmaschinen noch entgegenstehenden Bedenken würden größtenteils bei dem Übergang zu Turbinen beseitigt.

Zum Schluß begründet Herr Direktor Cornehls, weshalb die Versuche mit Dampfüberhitzung auf dem Lloyddampfer „Bremen“ zu unbefriedigenden Ergebnissen geführt haben. Die vierstufige Expansion des Dampfes läßt die Vorteile der Überhitzung nicht zur Geltung kommen. Im übrigen tritt er für die direkt befeuerten Überhitzer ein.

Auf Grund reichen technischen und statistischen Materials hielt sodann Herr Professor W. Laas-Charlottenburg einen Vortrag über die „Entwicklung und Zukunft der großen Segelschiffe“.

Im Gegensatz zu den außerordentlich schnellen Fortschritten, welche den Dampfschiffbau zu seiner heutigen Blüte gebracht haben, ist diese Entwicklung bei den Segelschiffen merkwürdig langsam vor sich gegangen. Noch vor wenigen Jahren sind in Deutschland Barken und Vollschiffe an den alten Holzschiffswerften der Nordsee zu Wasser gelassen worden. Erst langsam und spät haben die Reeder, Kapitäne und Schiffbauer die großen Vorzüge des Eisens und Stahls — geringeres Gewicht, größerer Laderaum, größere Festigkeit und Dichtigkeit — auch für die Segelschiffe benutzt.

Noch langsamer hat sich der Übergang zum neuen Material in der Takelage vollzogen. So einfach es scheint, Holzmasten durch Stahlmasten und das stehende Gut aus Hanf durch Stahldraht zu ersetzen, so schwer sind die Verluste an Schiffen und Menschen gewesen, ehe es gelang, bei der Herstellung und Bemessung der Teile und ihrer Verbindungen mit dem Schiffe die erforderliche Elastizität mit der notwendigen Festigkeit zu vereinen.

Amerika, England, Frankreich und Deutschland beherrschen die Entwicklung der großen Segelschiffe in den letzten Jahrzehnten.

An der Hand von Beispielen älterer und neuerer Segelschiffe dieser Nationen gibt der Vortragende eine sehr eingehende Schilderung dieser Entwicklungsgeschichte, aus der wir nur einzelne Momente hervorheben können.

Amerika hat besonders den Bau von Gaffelschonern bevorzugt, diese an sich gesunde Entwicklung jedoch etwas übertrieben. Das letzte dieser großen Schiffe, der Siebenmastgaffelschoner „Thomas W. Lawson“, ist bald wieder abgetakelt worden.

England hat sich bei der Entwicklung seiner Segelschiffe in vielen Punkten an Amerika angelehnt Ein besonderes Verdienst hat sich in diesem Lande Lloyds Register durch eine eingehende Untersuchung der an der Takelung der Schiffe vorgekommenen zahlreichen Unfälle erworben. Das Ergebnis dieser Arbeit war die Aufstellung von Tabellen und später der Erlaß von Klassifikationsvorschriften für die Takelage

In Frankreich wird die Entwicklung der Segelschiffahrt während der letzten Jahrzehnte durch die Schiffahrtsgesetzgebung beherrscht. Ein Gesetz vom Jahre 1893 begünstigte die Segelschiffahrt durch erhöhte Fahrprämien ganz außerordentlich, wirkte daher belebend auf den Bau französischer Segelschiffe, schädigte jedoch um so schwerer die internationale Segelschiffahrt. Auch in Frankreich selbst wurden die dadurch geschaffenen Zustände so unhaltbar, daß man durch Gesetz vom Jahre 1902 andere Bestimmungen über die Verteilung der Schiffahrtsprämien traf. Bezeichnenderweise ist dann seit 1903 kein einziges großes Segelschiff mehr in Frankreich erbaut worden, während im Jahre vorher noch 60 Schiffe mit 156 000 Registertonnen hergestellt worden waren.

In Deutschland ist ein kräftiger Aufschwung der Bautätigkeit erst nach 1871 bis Anfang der 90er Jahre zu verzeichnen. Dann tritt eine Abnahme ein, der erst in neuester Zeit wieder ein Aufschwung folgt, besonders mit dem Bau der großen Vier- und Fünfmastschiffe, deren Zahl seit 1898 von 25 auf 58 gestiegen ist. Als besonders erfreulich für die deutsche Industrie ist hervorzuheben, daß seit 1865 mit zwei Ausnahmen alle deutschen Segelschiffe im eigenen Lande gebaut worden sind und daß Deutschland im Vergleich zu England und Frankreich von schwereren Verlusten verschont geblieben ist. Zum großen Teil ist dies wohl auf Rechnung der Bauausführung durch die deutschen Werften zu setzen, welche die großen Segelschiffe zwar nicht so billig, aber besser bauen als England.

Die allgemeinen Fortschritte im Segelschiffbau während der letzten 50 Jahre lassen sich in folgende Punkte zusammenfassen:

Als Material kommt für den Schiffskörper wie für die Takelage fast nur noch Stahl in Frage.

Die Bauart des Schiffskörpers ist im Gegensatz zu den vielen Typen der Handelsdampfer sehr gleichartig geblieben. Die meisten großen Segelschiffe haben zwei durchlaufende Decks und nur ein oder zwei Schotten an den Enden des Schiffes. An Aufbauten ist Back und Hütte, häufig auch ein Brückendeck zur Unterbringung der Besatzung vorhanden. Vereinzelt werden auch noch, wie früher mehr üblich, für die Besatzung und Dampfkesselanlage besondere Deckshäuser gebaut.

Eine Verminderung der Betriebskosten wird durch Vergrößerung der Tragfähigkeit und Verminderung der Besatzung erreicht Die Größe der Segelschiffe hat dauernd zugenommen, ebenso ihre Völligkeit. Bei letzterer ist man jedoch mit Rücksicht auf die Abtrift an niedrigere Grenzen gebunden wie bei den Dampfschiffen. Die Tragfähigkeit der Segelschiffe ist daher nicht in dem Maße größer, als man im Hinblick auf den Fortfall der Maschinen, Kessel und Kohlen annehmen sollte.

Die Verminderung der Besatzung ist ermöglicht worden durch Verringerung des Segelareals im Verhältnis zum Deplacement und Vereinfachung der Bedienung der Takelage durch Verwendung von Winden.

Die Geschwindigkeit ist trotz der vorgenannten Verringerung des Segelareals und Vergrößerung der Völligkeit etwas gestiegen. Es ist dies dadurch zu erklären, daß die heute im Durchschnitt größeren Segelschiffe bei schlechtem Wetter und schwerer See besser durchhalten können. Ein weiterer wichtiger Grund liegt in der richtigen Wahl der Seglerwege auf Grund der stetig fortschreitenden Wissenschaft der Wind- und Wetterkunde.

Ein Überblick über den gegenwärtigen Stand der Segelschiffe zeigt, daß sich der Kleinsegelschiffahrt an den Küsten Europas wohl kaum mehr helfen läßt. Umsomehr ist Sorge zu tragen, daß nicht auch die Großsegelschiffahrt allmählich dem Untergang verfällt.

Neben einer Aufbesserung der Frachten durch Zusammenschluß der Reedereien müssen vor allem Fortschritte auf technischem Gebiete weiter angestrebt werden.

Solche Fortschritte lassen sich sowohl im Bau wie in der Bedienung der Takelung noch erreichen. Das beste und wichtigste Mittel wäre jedoch die Einführung einer Hilfsmaschine, um das Segelschiff zum Aufsuchen der Windzonen zu befähigen und ihm das Einlaufen in die Häfen zu erleichtern Für diese Zwecke genügt eine Maschine von etwa einem Drittel der Maschinenleistung großer Dampfer.

Die Dampfmaschine erfordert zu viel Platz, Bedienung und Brennstoff. Aber in dem neuerdings auch für größere Schiffe entwickelten Verbrennungsmotor ist die ideale Hilfsmaschine für das Segelschiff gegeben.

Der Vortragende empfiehlt die Anordnung von zwei verstellbaren Schrauben, deren Wellen durch zwei Motoren mittels Riemen angetrieben werden. Durch diese Anordnung will er eine gute Manövrierfähigkeit erreichen und eine zugängliche Aufstellung der Motoren in einem höheren Deck ermöglichen.

In dem Meinungsaustausch wird diese Hilfsmaschinenfrage eingehend erörtert; ebenso wird die Brauchbarkeit der verschiedenen Motorensysteme für diesen besonderen Zweck kritisiert. Zur Vermeidung des Riementriebes und der verstellbaren Schrauben wird die Zwischenschaltung eines elektrischen Antriebes empfohlen.

Als letzter Redner der Tagung führt Herr Professor Wagener von der Technischen Hochschule in Danzig einen „neuen Indikator für Zeitdiagramme“ vor. Der Apparat dient dazu, Diagramme aufzuzeichnen, aus denen die Druckänderungen im Zylinder der zu untersuchenden Maschine hinsichtlich ihrer zeitlichen Folge erkannt werden können. Das Hauptschreibzeug des Apparates wird durch einen Indikator üblicher Bauart betätigt, dessen Schreibfläche jedoch nicht in eine schwingende, sondern in eine ohne Richtungswechsel fortschreitende Bewegung versetzt wird.

Um das so aufgezeichnete fortlaufende Diagramm zum Spiel des Maschinentriebwerkes in Beziehung bringen zu können, ist ein besonderes elektromagnetisch betätigtes Markenschreibzeug mit federndem Schreibhebel angeordnet, das seine Impulse in bestimmten Kolbenstellungen, etwa in den Totpunktlagen, erhält und daher mittelbar ein Tachogramm der Maschine in das Diagramm einzeichnet.

Der Apparat eignet sich somit besonders zur Erforschung solcher Vorgänge, die sich unter starker Geschwindigkeitsänderung der Maschine abspielen, wie dies bei Fahrzeugmaschinen, Hebezeugen und z. B. auch bei den Rudermaschinen der Schiffe der Fall ist.

Grt.

Flachbahn- oder Steilfeuergeschütz zur Küstenverteidigung?

Im letzten Jahrzehnt hat das Steilfeuergeschütz, und zwar hauptsächlich die Haubitze, eine große Rolle bei der Anlage neuer Küstenbefestigungen gespielt.

In nachstehendem soll seine Bedeutung gegenüber derjenigen des Flachbahngeschützes in bezug auf die Verwendbarkeit bei Küstenbefestigungen abgewogen werden.

Küstenbefestigungen werden da angelegt, wo von der See aus erreichbares wertvolles Nationalvermögen (Hamburg, Bremen) oder im Kriege wichtige Operationsbasen (die Kriegshäfen) geschützt werden sollen, ferner da, wo es dem Gegner aus strategischen Gründen verboten werden soll, sich längere Zeit aufzuhalten (Helgoland).

Modern angelegte Küstenbefestigungen müssen, um ihren Zweck zu erfüllen, imstande sein, den Gegner auf große Entfernung, über 100 hm, von dem zu schützenden Objekte abzuhalten. Andernfalls wäre es dem Gegner erlaubt, auf diese großen Entfernungen außerhalb wirksamer Schußweite der Küstenbefestigungen die weit ausgedehnten, ein großes Ziel bietenden, gegen Geschoßwirkung ungeschützten Anlagen, welche ein Nationalvermögen oder eine Operationsbasis darstellen, zu beschießen und, wenn auch mit großem Munitionsaufwand, zu beschädigen, vielleicht auch zu zerstören. Die Küstenbefestigungen müssen so stark sein, daß sie den Gegner vernichten können, falls er sich auf die allergrößten Schußweiten der schweren Schiffsgeschütze an die Angriffsobjekte heranwagen sollte. Es muß vor oder um die Angriffsobjekte eine Zone gezogen sein, welche der Gegner, ohne sich der Vernichtung oder wenigstens einer starken Beschädigung auszusetzen, nicht passieren kann. Diese Gefahrzone muß sich bis außerhalb Schußweite der Schiffsgeschütze von den zu verteidigenden Anlagen erstrecken, also bei dem heutigen Stande der Leistungsfähigkeit der Geschütze bis etwa 100 hm von ihnen.

Es ist klar, daß die Form der Küste, die Lage des Angriffsobjekts an der Küste in erster Linie den Ort bestimmt, wo Befestigungen anzulegen sind. Liegt das zu schützende Angriffsobjekt weit innerhalb einer schlauchartigen Zugangsstraße, so werden die Küstenbefestigungen so weit vorzuschieben sein, daß die Gefahrzone den Gegner genügend weit von dem Angriffsobjekt abhält. Liegt das zu schützende Wertobjekt an offener Küste ohne längere Zugangsstraße, so müssen die Befestigungen wohl oder übel nahe am Angriffsobjekt liegen, es sei denn, daß man auf ins Meer vorgeschobene, sehr teuere Panzertürme nicht verzichten will.

Aber auch die Geschützwahl, ob Flachbahn- oder Steilfeuergeschütz, ist in hohem Maße von der Küstengestaltung und von der Lage des Wertobjekts an der Küste abhängig.

Um diesen Punkt zu beleuchten, sei zunächst die Leistungsfähigkeit der beiden Geschützarten einer Betrachtung unterzogen. Es kommen nur die schwersten Kaliber in Betracht, denn nur solche sind imstande, gepanzerte Schiffe fernzuhalten; die kleineren Kaliber dienen nur zum Schutze von Minensperren, welche die Geschütze bei Bildung der Gefahrzone unterstützen sollen. Es kämen also in Frage die 28 cm-Schnelladekanone L/40 und die 28 cm Haubitze L 12 der deutschen Küstenartillerie.

Zunächst die Durchschlagskraft beider Geschütze. Die 28 cm-SK. L/40

durchschlägt mit ihrem Stahlvollgeschoß mit Kappe den Gürtelpanzer moderner Linienschiffe bis zu 5000 m, den Zitadellpanzer bis zu 6800 m bei senkrechtem Auftreffen. Auf Entfernungen, die größer sind als rund 6000 m, verliert also das Geschütz seine todbringende Wirkung, es ist nicht mehr imstande, den Vertikalpanzer moderner Linienschiffe zu durchschlagen.

Dagegen gewinnen Steilfeuergeschütze mit zunehmender Entfernung infolge des immer größer werdenden Fallwinkels und damit immer senkrechteren Auftreffens, ferner infolge immer größer werdender Endgeschwindigkeit an Durchschlagskraft. Je größer die Entfernung ist, desto größer ist die Durchschlagskraft des Steilfeuergeschützes. Gerade erst auf die großen Entfernungen, wo das Flachbahngeschütz nicht mehr ausreicht, nicht aber auf die kleineren Entfernungen ist die 28 cm-Haubitze L/12 imstande, den verhältnismäßig schwachen Horizontalpanzer der Linienschiffe zu durchschlagen, damit also todbringend zu wirken.

Im Russisch-japanischen Kriege wurde zwar bekannt, daß die japanischen schweren Belagerungshaubitzen nicht den Erfolg hatten, den man erwartet hatte. Die Geschosse waren nur in wenigen Fällen imstande gewesen, die Horizontalpanzer der russischen Schiffe zu durchschlagen*). Auch bei Schießversuchen hatte sich ergeben, daß die Leistungsfähigkeit unserer 28 cm-Haubitze bei Verwendung der alten Geschosse nicht genügte. In den letzten Jahren sind jedoch Verbesserungen eingeführt und die Leistungsfähigkeit unserer Haubitze ist daher heute eine durchaus genügende. Auf welche Weise dies erreicht ist, kann hier nicht erörtert werden.

Nachstehende Übersicht gibt über die Leistung der 28 cm-Haubitze L/12 Aufschluß.

Schiffsklasse	Panzerdeck	Wird durchschlagen auf Entfernungen mit großen Erhöhungen	mit kleinen Erhöhungen
„London"	51 + 25 mm	über etwa 3300 m	über 7000 m
„King Edward VII."	25 + 25 mm	über 2500 m	über 4700 m

Zur Aufklärung für die nicht in das Schießen mit Haubitzen eingeweihten Leser möge hier folgendes eingeschaltet sein:

Steilfeuergeschütze können dank ihrer Lafettenkonstruktion Erhöhungen von 0° bis 65° nehmen. Erhöhungen unter 45° nennt man kleine Erhöhungen, Erhöhungen über 45° große Erhöhungen. Die größte Schußweite mit einer Ladung wird bei etwa 45° erreicht. Da die Fallwinkel der Flugbahnen bei großen Erhöhungen größer sind, als die bei kleinen Erhöhungen, so ist die Durchschlagskraft im ersteren Falle größer als im letzteren, was auch aus obiger Übersicht hervorgeht. Während der Deckspanzer moderner Linienschiffe mit großen Erhöhungen von rund 3500 m an und darüber durchschlagen wird, ist dies mit kleinen Erhöhungen erst von rund 7000 m an und darüber der Fall. Danach wäre es also günstig, stets mit großen

*) Die geringen Erfolge werden von vielen der mangelhaften Beschaffenheit der Munition zugeschrieben.

Erhöhungen zu schießen. Dem steht jedoch die Tatsache entgegen, daß beim Schießen mit großen Erhöhungen die Treffresultate bedeutend geringer sind als mit kleinen Erhöhungen. Die Flugzeiten sind im ersteren Falle bedeutend größere als im letzteren. Der Wind und die Tageseinflüsse wirken eine sehr lange Zeit und vor allem, was sich als besonders störend erweist, häufig ungleichmäßig auf das Geschoß. Dadurch wird die Streuung natürlich eine größere. Dieser Umstand macht sich besonders beim Schießen gegen Ziele in Fahrt geltend. Immerhin schießt man bereits vielfach mit großen Erhöhungen und trifft auch, natürlich nicht so oft wie mit kleinen Erhöhungen. Hat man aber einmal getroffen, ist der Erfolg ein größerer.

Noch eine zweite Frage sei beantwortet, bevor die Entscheidung getroffen wird, ob dem Flachbahngeschütz oder dem Steilfeuergeschütz bei Küstenbefestigungen der Vorzug zu geben ist.

Wie steht es mit der Treffsicherheit und Feuergeschwindigkeit beider Geschützarten? Untenstehende Tabelle gibt Aufschluß darüber, wieviel Prozent Treffer man von der 28 cm-SK. L/40 und der 28 cm-Haubitze L/12 gegen ein in der Querrichtung beschossenes Schiffsziel erwarten kann. Hierbei ist die Zielhöhe eines Linienschiffes zu 8 m angenommen, da nur Treffer im Schiffsrumpf, nicht die in den Aufbauten, dem Schiffe größeren Schaden zufügen. Die Breite des Schiffes ist zu 23 m angenommen. Für die Haubitze sind die Zahlen für große und kleine Erhöhungen und für die in Betracht kommenden Ladungen berechnet.

Entfernung	28 cm-SK. L/40 (Zielhöhe 8 m)	28 cm-Haubitze (Zielbreite 23 m)					
		Ladung X		Ladung XI		Ladung XII	
		große Erhöhung	kleine Erhöhung	große Erhöhung	kleine Erhöhung	große Erhöhung	kleine Erhöhung
	Prozent	Prozent	Prozent	Prozent	Prozent	Prozent	Prozent
6000 m	89	—	50	—	50	—	54
7000 m	72	36	41	—	46	—	50
8000 m	54	—	—	31	41	—	46
9000 m	41	—	—	—	—	26	36
10 000 m	36	—	—	—	—	26	31

Aus dieser Zusammenstellung geht die überlegene Treffsicherheit der Flachbahngeschütze hervor. Besonders groß ist der Unterschied zwischen den Leistungen beider Geschützarten auf die kleineren Entfernungen. Obige Liste gibt nur die schußtafelmäßigen, also auf dem Schießplatz erschossenen Angaben; in der Praxis kommt, wenigstens für das Schießen in Fahrt, noch der Umstand in Betracht, daß die Messung auf die größeren Entfernungen ungenau wird. Nun ist aber bei Steilfeuergeschützen eine gute Messung noch mehr Bedingung für gute Resultate als bei Flachbahngeschützen, da ihr bestrichener Raum bedeutend kleiner ist. Und nur auf die größeren Entfernungen leistet das Steilfeuergeschütz etwas, nur dort durchschlägt es die Horizontalpanzer der feindlichen Schiffe. Der große Vorteil, den die Steilfeuergeschütze gegenüber den Flachbahngeschützen dadurch besitzen, daß sie diesen auf große

Entfernungen an Wirkung überlegen sind, erfährt mithin durch ihre geringere Treffsicherheit eine gewisse Einschränkung.

Die Feuergeschwindigkeit der Steilfeuergeschütze ist auf die näheren Entfernungen eine kleinere als die der Flachbahngeschütze. Auf größere Entfernungen, also auf diejenigen, auf die das Steilfeuergeschütz wirksam wird, tritt dieser Nachteil infolge der Schießverfahren beider Geschützarten in den Hintergrund.

Fassen wir das Ergebnis zusammen: 1. Die Treffsicherheit und Feuergeschwindigkeit der Steilfeuergeschütze sind geringer als die der Flachbahngeschütze; je größer die Entfernung, umsomehr tritt der letztere Nachteil in den Hintergrund.

2. Das Flachbahngeschütz kann nur auf kleine und mittlere Entfernungen, bei dem heutigen Stande der Leistungsfähigkeit der Geschütze bis etwa 6000 m, vernichtend wirken, darüber hinaus schwerlich. Das Steilfeuergeschütz dagegen kann nur auf die größeren Entfernungen todbringend wirken, auf die kleineren nicht.

Für die Verwendung auf kleinere Entfernungen ist also das Steilfeuergeschütz nicht geeignet; wohl aber auf große Entfernungen, auf die es todbringend wirkt.

Nachdem dies festgestellt ist, läßt sich leicht erkennen, wie der anfangs aufgestellte Satz seine Berechtigung erhält: „die Geschützwahl, ob Flachbahngeschütz oder Steilfeuergeschütz, ist in erster Linie abhängig von der Küstengestaltung und der Lage des Angriffsobjekts an der Küste".

Es handelt sich darum, ob die Zugangsstraße zu dem Angriffsobjekt bis zur Gefahrzone nahe genug an die Küste oder an Inseln, allgemein an Stellen, wo Geschütze aufgestellt werden können, herantritt, so daß Flachbahngeschütze dank ihrer Durchschlagskraft todbringend wirken können? Da, wo dies der Fall ist, haben Steilfeuergeschütze keine Existenzberechtigung, denn sie durchschlagen den Horizontalpanzer der angreifenden Schiffe nicht. In diesem Falle fordert das Flachbahngeschütz mit seiner großen Durchschlagskraft auf kleine und mittlere Entfernungen, mit seiner bedeutend größeren Treffsicherheit und mit seiner größeren Feuergeschwindigkeit gebieterisch sein Recht.

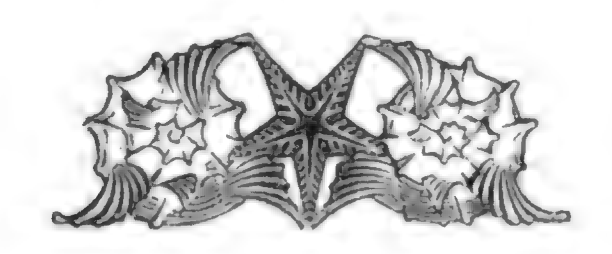
Da jedoch, wo die Zugangsstraße zu dem Wertobjekt, bis sie die Gefahrzone erreicht hat, auf größere Entfernungen von der Küste ableibt, ist die Verwendung von Steilfeuergeschützen angebracht, denn hier wirkt nur dieses Geschütz, nicht das Flachbahngeschütz vernichtend. Die geringere Treffsicherheit des Steilfeuergeschützes kann diesen Vorteil nicht aufheben; sie muß in Kauf genommen werden.

Hervorragenden Anspruch auf Verwendung hat das Steilfeuergeschütz da, wo es dem Gegner verwehrt werden soll, auf größere Entfernungen von der Küste zu ankern, sei es, um von dort aus außerhalb wirksamer Schußweiten der Küstenbefestigungen die ungeschützten Bauten des Angriffsobjekts, Hafenanlagen, Werften, zu beschießen, sei es, um vor Anker Kohlen, Munition, Proviant u. a. aufzufüllen. Der Nachteil der geringeren Treffsicherheit gegenüber den Flachbahngeschützen wird in diesem Falle dadurch, daß die Messung beim Schießen gegen feststehende Ziele so gut wie fortfällt, wesentlich verringert.

Zum Schluß sei der Vollständigkeit halber noch ein Vorteil der Steilfeuergeschütze erwähnt, der jedoch nicht imstande ist, das vorstehende Urteil zu beeinflussen. Es sind die verhältnismäßig geringen Kosten, welche die Aufstellung von Steilfeuergeschützen verursacht. Steilfeuergeschütze feuern indirekt; da man von den Geschütz-

ständen aus das Ziel nicht anzuvisieren braucht, so können die Geschütze der Sicht des Feindes entzogen aufgestellt werden; als Schutz genügen daher mit geringen Kosten herzustellende Erdwälle und Mauerwerk. Flachbahngeschütze, die den Gegner direkt beschießen und die infolgedessen stets dem direkten Feuer des Gegners ausgesetzt sind, nach denen sich dieser daher auch leichter einschießen kann, als nach den unsichtbaren Steilfeuergeschützen, bedürfen einer starken Panzerung, die sich besonders kostspielig gestaltet, wenn die Bestreichungswinkel der Geschütze groß sein sollen, also Panzertürme angewendet werden müssen. Der letztgenannte Vorteil der Steilfeuergeschütze macht wohl ihre Verwendung bis zu einem gewissen Grade wünschenswert, er darf aber niemals ausschlaggebend sein.

O. v. Kameke.



Über Malariaverhütungsmaßregeln an Bord unserer Kriegschiffe.

Von Marine-Stabsarzt Dr. Mühlens,
z. Z. kommandiert zum Königl. Institut für Infektionskrankheiten, Berlin.

Aus dem letzten statistischen Sanitätsbericht über die Kaiserlich Deutsche Marine für das Jahr 1903/04 ist zu ersehen, daß der Krankenstand in unserer Marine in den letzten Jahren ständig bedeutend abgenommen hat. Der Krankenzahl von 860 ‰ im Berichtsjahr 1896/97 steht eine solche von 477,5 ‰ im Jahre 1903/04 gegenüber. Die Gründe für diesen wesentlichen Rückgang der Erkrankungen sind zweifellos zum Teil zunächst in der zunehmenden Besserung der Schiffshygiene: der Unterkunft, der Ventilation, der Verpflegung und ähnlichem zu suchen. Aber vielleicht noch mehr dürften die besseren Gesundheitsverhältnisse zurückzuführen sein auf die Anwendung von Schutzmaßregeln, namentlich gegen die Entstehung und Verbreitung von ansteckenden Krankheiten. Durch die hervorragenden Forschungen der letzten beiden Jahrzehnte sind die meisten Infektionskrankheiten nach Entdeckung ihrer Erreger auch in ihrem Wesen genauer erkannt und dadurch die zu ihrer Bekämpfung und Verbreitung erforderlichen Maßnahmen ergründet worden. Daß diese auch an Bord unserer Kriegsschiffe die weitgehendste Anwendung finden mußten, war selbstverständlich.

Ein Erfolg solcher Maßregeln zeigt sich besonders deutlich bei dem früher an Bord so sehr gefürchteten Wechselfieber. Die Malaria hat seit jeher in den Tropen nicht nur an Land, sondern auch auf den Schiffen zahlreiche Opfer gefordert. Er-

krankungen von ganzen Schiffsbesatzungen an dieser Krankheit mit vielen Todesfällen waren in früheren Jahren keine Seltenheit. Noch in den Jahren 1876 bis 1885 kamen in der Deutschen Kriegsmarine nach Brunhoff durchschnittlich 79,8 ‰ Malariaerkrankungen mit 43 693 Behandlungstagen und 27 Todesfällen vor. In derselben Zeit hatte die österreichische Marine 148,2 ‰ Erkrankungen mit 131 835 Behandlungstagen. Demgegenüber haben wir in unserer Marine im Jahre 1903/04 nur noch 4,3 ‰ Malariaerkrankungen mit 2197 Behandlungstagen. Recht anschaulich ist der Rückgang der Malariafälle aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich.

Der Malariazugang betrug pro Tausend der Kopfstärke:

Station	1893/94	1894/95	1895/96	1896/97
Im Ausland:				
Ostasien	76,9	31,3	89,9	19,7
Südsee (Australien)	24,5	—	200,0	449,1
Westindien (Amerika)	5,1	6,2	6,0	—
Mittelmeer	1,9	6,3	—	0,9
Ostafrika	524,3	269,4	131,0	160,1
Westafrika		359,6	466,6	649,0
Kiautschou	—	—	—	—
In der Heimat:				
An Bord in der Heimat	1,7	2,2	2,1	1,5
Ostseestation	1,4	2,0	1,6	1,7
Nordseestation		3,1	2,6	6,7
Überhaupt in der Marine	22,4	13,9	22,8	24,1
	1893—1895		1895—1897	
Todesfälle an Malaria	2 = 0,05 ‰		4 = 0,09 ‰	

Auf Anregung des Generalstabsarztes der Marine habe ich die Gründe für diese beträchtliche Abnahme der Erkrankungszahlen in einer ausführlichen Abhandlung*) auf Grund eingehenden Studiums der schiffsärztlichen Jahresberichte zusammengestellt. In der Annahme, daß meine Ausführungen auch für weitere Marinekreise von Interesse sind und vor allen Dingen, weil zu einer erfolgreichen Malariabekämpfung an Bord die Mitwirkung jedes Einzelnen, insonderheit auch der militärischen Vorgesetzten, erforderlich ist, will ich sie an dieser Stelle kurz wiederholen.

Außer einigen weniger wichtigen allgemeinen Einflüssen haben in der Hauptsache die gegen früher gründlichere Chininbehandlung sowie die Durchführung von Vorbeugungsmaßregeln gegen Malaria, — zu deren Erkenntnis wir nach den bedeutsamen Forschungen im letzten Jahrzehnte gekommen sind — an Bord S. M. Schiffe den Rückgang der Krankheitszahlen bewirkt. Das gründliche

*) „Über Malariaerkrankungen an Bord, insbesondere der Deutschen Kriegsmarine, und ihre Verhütungsmaßregeln". „Archiv für Schiffs- und Tropenhygiene" 1906, Nr. 11 und 12.

Studium der Malaria sowie auch anderer Tropenkrankheiten, die auf unseren Universitäten nicht eingehend gelehrt werden, ist den Sanitätsoffizieren unserer Marine ermöglicht durch in Kiel oder Wilhelmshaven von den Leitern unserer hygienischen Untersuchungsstationen abgehaltene Kurse, oder durch Kommandierung zu dem Hamburger Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten, zum Königlichen Institut für Infektionskrankheiten oder zum Hygienischen Institut der Universität in Berlin, endlich auch während des jährlich stattfindenden vierwöchigen Fortbildungskursus in Kiel. Da auch die Ausrüstung mit Hilfsmitteln zu mikroskopischen Untersuchungen auf unseren Kriegsschiffen eine gute ist, so sind unsere Schiffsärzte in der Lage, mit allen modernen

1897/98	1898/99	1899/1900	1900/01	1901/02	1902/03	1903/04
2,8	11,2	7,6	4,1	28,9	26,9	26,0
439,3	627,5	351,7	112,9	267,4	45,2	35,4
12,2	11,0	5,6	6,4	6,7	6,5	3,5
32,5	46,4	12,4	—	2,8	88,6	—
393,9	113,0	215,4	617,5		unbesetzt	
252,6	285,6	459,8	971,9	255,1	155,4	141,1
2,4	32,2	29,6	8,2	3,2	7,2	2,4
4,4	3,8	2,4	1,1	0,9	0,7	0,2
5,6	4,0	2,1	6,5	3,1	2,3	0,6
4,0	3,7	2,1	2,2	2,0	0,5	0,3
29,0	31,9	17,2	16,1	9,9	8,2	4,3

1897—1899	1899—1901	1901/02	1902/03	1903/04
4 = 0,08 ‰	5 = 0,09 ‰	2 = 0,06 ‰	0	1 = 0,03 ‰

Kenntnissen und Mitteln der Ausbreitung der Malaria an Bord entgegenzuarbeiten, was den Schiffsärzten der Handelsmarine nicht möglich ist.

Zum allgemeinen Verständnis der Malariabekämpfungsmaßregeln muß ich einige Bemerkungen über das **Wesen der Malaria** vorausschicken. Das Wechselfieber ist eine durch im menschlichen Blut sich vermehrende einzellige kleinste Lebewesen (Protozoen) hervorgerufene Krankheit, die von Mensch zu Mensch durch eine besondere Stechmückenart, die sogenannte Anophelesmücke, übertragen wird. Diese Mücke ist kenntlich durch ihren Sitz an der Wand oder an der Decke: Die Hinterbeine und der ganze Körper stehen weit ab; an der Decke hängt die Mücke steil herunter. Sie hat einen langen, genau in der Verlängerung des Körpers liegenden Stechrüssel, der von zwei ebenso langen Tastern begleitet ist. Häufig sind die Flügel bräunlich gefleckt (Anopheles maculipennis). Im Gegensatz dazu zeigen andere, nicht malariaübertragende Mücken einen anderen Sitz an der Wand: Die Hinterbeine stehen nicht weit ab, der Körper ist der Unterlage fast parallel; die Taster sind nur ganz kurz, so daß sie mit bloßem Auge kaum zu erkennen sind. — Die Mücke überträgt die Malaria nicht

direkt von Mensch zu Mensch; der Malariaparasit macht vielmehr vorher in der Mücke noch einen besonderen, 10 bis 15 Tage dauernden Entwicklungsgang durch. Vom Stich der infizierten Mücke bis zum Ausbruch des ersten Fiebers bei dem gestochenen Menschen verläuft in der Regel eine Zeit von 9 bis 14 Tagen (Inkubation). Im menschlichen Blut vermehren sich die Parasiten durch Teilung, so daß aus einem 8 bis 20 neue entstehen. Je nach der Art der Malaria (wir kennen drei Arten) entsteht nach je 6 bis 24, 48 oder 72 Stunden eine neue Generation. Dabei tritt meist Frost und ein Fieberanfall auf. Gerade in dieser Zeit der Teilung sind die Parasiten am wenigsten widerstandsfähig gegen das Heilmittel Chinin. Daher gibt man das Chinin vor dem zu erwartenden neuen Fieberanfall, damit es zur Zeit der Teilung im Blute kreist. Da sich nun aber erfahrungsgemäß nicht alle Parasiten genau zur selben Zeit teilen, so werden auch nicht sämtliche Malariakeime mit einem Schlage durch eine einmalige Chiningabe vernichtet. Erfolgt nun keine gründliche Nachbehandlung, dann können die nicht durch Chinin zerstörten Parasiten sich natürlich wieder weiter vermehren, und es kommt dann bald zu neuen Fieberanfällen (Rückfällen). Die Nutzanwendungen aus diesen Grundzügen der Malarialehre kamen in unserer Marine in den letzten Jahren in folgender Weise zur Anwendung:

A. Die Malariabehandlung.

Sie mußte umfassen: 1. gründliche Behandlung der Erkrankung selbst mit mindestens je 1,0 g Chinin an je 3 bis 8 aufeinanderfolgenden Tagen, die ersten Gaben 3 bis 6 Stunden vor dem zu erwartenden Anfall, und 2. genügend lange Nachbehandlung mit derselben Dosis an je 2 aufeinanderfolgenden Tagen (mindestens jeden 8. und 9. Tag), wenigstens 2 bis 3 Monate lang. Durch eine solche gründliche, nach unseren heutigen Anschauungen durchaus notwendige Art der Behandlung ist die Zahl der Malariarückfälle in unserer Marine und damit auch die Gesamtzahl wesentlich zurückgegangen. So waren z. B. auf der westafrikanischen Station vor Einführung dieser Behandlungsmethode in den Jahren 1893 bis 1901 durchschnittlich 40,2 Prozent aller Malariafälle Rückfälle, seitdem bis zum Jahre 1904 sind es nur noch etwa 7 Prozent. Auf einigen Schiffen kamen überhaupt keine Rückfälle mehr vor.

Hieraus ergibt sich, daß die Chinindosen von 1,0 g und die lange Nachbehandlung an je 2 Tagen, gegen die sich vielfach ein unberechtigtes Sträuben bemerkbar macht, keineswegs unnütz verwendet worden sind. Dies geht auch noch daraus hervor, daß Heimsendungen wegen Malaria oder deren Folgen in den letzten Jahren zu den Seltenheiten gehörten, während früher zahlreiche Rücksendungen wegen schwerer Malaria und deren Folgen notwendig waren. Im Gegensatz zu früher wurde in den letzten Jahresberichten von den meisten Schiffsärzten berichtet, daß das Aussehen der Leute bei der Heimkehr „blühend" oder „vorzüglich" war, oder: „keiner war auffallend blaß" usw.

Einen weiteren Beweis für die Brauchbarkeit der Methode, gewissermaßen eine Kontrolle, geben die Malariaverhältnisse in unserer Handelsmarine, in der die gründlichen Behandlungsmethoden ebensowenig wie die gleich noch zu besprechenden Vorbeugungsmaßregeln durchgeführt sind. Auch haben viele der selbst in Fiebergegenden verkehrenden kleineren Schiffe keinen Arzt an Bord. Ist ein Arzt eingeschifft, dann fehlen ihm die Hilfsmittel zur mikroskopischen Blutuntersuchung nicht nur, sondern

oft genug auch die nötigen Grundlagen für die Erkennung und Behandlung der Tropenkrankheiten. In der Handelsmarine sind die Malariaerkrankungen auch in den letzten Jahren noch fast ebenso zahlreich wie früher. Diese Tatsache beweist, da die Schiffe vielfach dieselben Gegenden wie unsere Kriegsschiffe besuchen, am besten den Wert unseres Malariabekämpfungssystems.

B. Die Vorbeugungsmaßregeln gegen Malaria-Neuerkrankungen.

Auf Grund wissenschaftlicher Erfahrungen lassen sich für die Malariaverhütung an Bord folgende Grundregeln aufstellen, die auch auf unseren malariagefährdeten Schiffen weitgehendste Anwendung fanden.

I. Vermeiden der Ansteckungsgelegenheit (Stiche der Malariamücken):

1. Belehrungen der Besatzung über Vorsichtsmaßregeln: Vermeiden des Besuches von dunklen Eingeborenenhütten in Fiebergegenden sowie von sumpfigen Distrikten, in denen namentlich abends die Mücken schwärmen und stechen; Warnung vor Alkoholmißbrauch auf Urlaub und dadurch hervorgerufener Willenslosigkeit u. a. m.

2. Möglichste Vermeidung des Landaufenthaltes zwischen 6 Uhr abends und 6 Uhr morgens an Malariaplätzen. Die Malariamücke sticht fast nur nach eingetretener Dämmerung. Daher sollte man Ausschiffungen auf längere Zeit und nächtlichen Dienst an Land, wenn nicht unbedingt erforderlich, sowie auch Beurlaubungen nach 6 Uhr abends nach Möglichkeit vermeiden. Alle jedoch, die in einer Fiebergegend nachts an Land, also einer Ansteckungsgefahr ausgesetzt waren, müssen sich der Chininprophylaxe unterziehen (vgl. später).

3. Ankern auf offener Reede, wenn irgend angängig. Bei einer Entfernung von 800 bis 1500 m von der Küste fliegen auf Reede nur selten noch Anophelen an Bord über (siehe jedoch unter 4.). Es kann dann also an Bord selbst durch zugeflogene Mücken keine Ansteckung erfolgen. In Flüssen kommen die Mücken eher, auch bei 800 m Entfernung, an Bord.

4. Überwachen des Bootsverkehrs. Auch bei weiter Entfernung von der Küste können durch Eingeborenen- und Verkehrsboote, durch Kohlen-, Wasser- und Warenleichter Mücken an Bord verschleppt werden, namentlich abends und bei Windstille. Bei Anlegen dieser Boote sind daher die Seitenfenster zu schließen bzw. mückensicher zu machen. — Insbesondere sind noch die Mannschaften in nächtlichen Verkehrsbooten einer Ansteckungsgefahr ausgesetzt, namentlich wenn sie abends oder nachts längere Zeit an Land warten oder gar übernachten müssen. Um diese und auch die Gefahr, daß durch die Boote Anophelen an Bord gebracht werden, möglichst zu umgehen, sollten die Boote stets, wenn angängig, einige hundert Meter von der Küste entfernt, möglichst abgeblendet, nicht an der Brücke, insbesondere aber nicht in der Nähe von Sümpfen warten. Dasselbe gilt vom Ankern bei nächtlichen Bootsexpeditionen. Außerdem ist stets das unnütze Betreten der Küste abends und nachts zu verbieten. (Mar. San. O. a. B. Bd. III, § 31.)

5. Mückenschutz, namentlich bei großer Anophelesplage in Flüssen nahe der Küste, soweit möglich durch Gazeeinsätze in Seitenfenster- und Ventilatorenöffnungen, eventuell auch mückensicherer Verschluß der Niedergänge durch Türeinsätze und Schutz

der Nachtwachen durch Schleier und Handschuhe zu versuchen! Mit diesen Mitteln sollen in der österreichischen Marine sehr gute Erfahrungen gemacht worden sein. — In Offizierskammern läßt sich außerdem Moskitonetzschutz durchführen. Auf längere Zeit Ausgeschiffte sind mit guten Moskitonetzen auszurüsten.

6. Abschluß der Malariakranken gegen Mückenstiche. Eingeborene mit Malariaverdacht sind nicht an Bord zu dulden, da sonst von ihnen ebenso wie von den Kranken aus die Malaria durch die eventuell vorhandenen Mücken an Bord weitergetragen werden kann. Derartige Schiffsepidemien waren in früheren Jahren nicht selten.

7. Mückenvertilgung bei großer Plage und Infektionsgefahr durch Räucherung: Verbrennen von Insektenpulver (Chrysanthemum und Pyrethrum) und vor allen Dingen durch gründliche Lüftung der Schiffsräume, namentlich in Fahrt. Dieses letztere ist immer noch eins der einfachsten Mückenvertilgungsmittel für Schiffe. Die Mücken streben, namentlich nach eingetretener Dämmerung, nach den geöffneten Fenstern hin und werden dann durch den Luftzug davongetragen (Gudden). In einem in Fahrt befindlichen Schiffe kann sich bei gründlicher Lüftung die Malariamücke nicht lange halten. Dasselbe gilt auch von der das Gelbfieber übertragenden Mückenart.

II. Verhütung von Malaria-Neuerkrankungen durch obligatorische Chininprophylaxe,

indem ebenso wie bei der Nachbehandlung mindestens jeden 8. und 9. Tag je 1,0 g Chinin zu geben ist, und zwar:

1. Bei großer Infektionsgefahr für die Gesamtheit, z. B. bei einem Ankerplatz in den westafrikanischen Flüssen nahe an der Küste, in Fieberhäfen der Südsee u. a. m.: Prophylaxe der ganzen Besatzung.

2. Bei geringer Gefahr für die Gesamtheit nur Prophylaxe bei den durch abendlichen oder nächtlichen Aufenthalt an Land (Urlaub, Verkehrsboot, Ausschiffung) einer besonderen Infektionsgefahr Ausgesetzten. — Über die Größe der Infektionsgefahr zu urteilen, muß in jedem Einzelfalle den gewissenhaften Ermittlungen des Schiffsarztes überlassen bleiben.

Erläuternd sei folgendes hinzugefügt: Nicht nur durch eine mechanische Prophylaxe (Mückenschutz und -Vertilgung) kann man sich vor Malaria schützen, sondern auch durch medikamentöse Mittel, durch zweckmäßiges Einnehmen des einzigen Malariaspezifikums Chinin; zweckmäßig, d. h. es sind ebenso wie bei der Malarianachbehandlung genügend große Dosen genügend lange Zeit hindurch zu nehmen (Koch), wenn die Prophylaxe erfolgreich sein soll. Die Gründe hierfür sind folgende: Der Prophylaktiker wird ebenso gut wie der Nichtprophylaktiker von der Anophelesmücke gestochen. Eine Übertragung von Malariakeimen kann also auf beide in gleicher Weise erfolgen. Während diese nun bei dem Nichtprophylaktiker sich ungehindert entwickeln können, finden sie bei dem Prophylaktiker jedesmal, ehe sie so zahlreich geworden sind, daß sie einen Fieberanfall hervorrufen können (dies dauert ja 8 bis 14 Tage), ein Entwicklungshindernis in dem im Blut kreisenden Chinin, das sie dann vernichtet. Damit nun aber diese Vernichtung eine erfolgreiche sei, muß das Chinin in Dosen à 1,0 g an je zwei

aufeinanderfolgenden Tagen gegeben werden, um die Malariaparasiten sicherer in ihrem angreifbaren Stadium (Teilung) zu treffen. Die Chininprophylaxe muß sodann auch nach Verlassen der Fiebergegend, selbst wenn keine Malariaerkrankung aufgetreten war, noch mindestens 2 Monate lang fortgesetzt werden, um die eventuell doch in inneren Organen unbemerkt vorhandenen Keime sicher zu vernichten, ehe sie zu Fieber führen können. Sonst kann plötzlich, auch nach längerer Zeit, trotz völligen Gesundseins in der Fiebergegend doch ein Malarianfall auftreten, so namentlich nach Anstrengungen, Erkältungen, Erregungen usw.

Die durch längere Zeit hindurch fortgesetzte Chininprophylaxe ist also ebenso unbedingt erforderlich wie die gründliche Nachbehandlung der Malaria. Denn die Prophylaxe ist ja im eigentlichen Sinne auch eine Therapie, d. h. eine Behandlung einer latenten Malariainfektion, ehe diese zu Fieber führen kann. — Nicht selten stößt der Marinearzt bei den Versuchen der Durchführung der Chininprophylaxe an Bord auf Widerstand, namentlich bei Deckoffizieren und Unteroffizieren, die von ihren Freunden an Land (Unteroffizieren der Schutztruppe und Kolonialbeamten sowie Kaufleuten) „eines Besseren" belehrt worden sind: Das viele Einnehmen des „Giftes" Chinin schade dem Körper; außerdem werde dadurch das Schwarzwasserfieber, jene gefährliche Malariakomplikation hervorgerufen; sie nähmen an Land nur, wenn sie sich einmal „fiebrig" fühlten, 0,5 oder höchstens 1,0 g Chinin; im übrigen, so lauten die Belehrungen weiter, sei eine ordentliche Dosis Alkohol als Antimalarikum auch nicht zu verachten. Es ist allerdings leicht verständlich, daß manchen Menschen (wohl den meisten) ein „steifer Grog" oder ein guter Kognak angenehmer ist als je eine Dosis von 1,0 g Chinin an zwei aufeinanderfolgenden Tagen. Demgegenüber sei ausdrücklich darauf hingewiesen, daß nach sicheren Erfahrungen gerade Alkoholisten oft an schwerer Malaria mit Komplikationen, insbesondere an Schwarzwasserfieber erkranken, und daß ferner eine unregelmäßige und ungenügende Prophylaxe sehr oft eine Veranlagung zur Schwarzwassererkrankung schafft; umgekehrt sind bei regelmäßiger hinreichender Prophylaxe Schwarzwasserfälle viel seltener bzw., wenn doch eintretend, meist von leichtem Verlauf. Auch ist noch zu bedenken, daß die Verhältnisse an Land mit denen an Bord gar nicht verglichen werden können. Die Leute an Land, die oft schon jahrelang in der Kolonie leben, haben nach Überstehen von wiederholten Malariafiebern eine gewisse Widerstandsfähigkeit (Immunität) erworben, so daß Neuerkrankungen bei ihnen selten sind. Bei unseren Leuten, die zum erstenmal in eine Malariagegend kommen, ist davon natürlich keine Rede. Sie sind so empfänglich für Malaria wie nur eben denkbar.

Von anderen Chininprophylaxemethoden käme am ehesten noch die von Ziemann in Kamerun geübte: 1,0 g jeden 4. Tag in Frage. Unsere Erfahrungen an Bord mit dieser Prophylaxe sind aber bisher nur vereinzelt.

Es soll nun keineswegs gesagt sein, daß in allen Fällen die beschriebene Art der Malarianachbehandlung und -prophylaxe einen absolut sicheren Erfolg haben muß. Eine derartige Methode kennen wir noch nicht. Sicher ist jedoch, daß etwaige Erkrankungen bei Prophylaktikern viel leichter verlaufen, als die der Nichtprophylaktiker. Ich möchte ferner darauf hinweisen, daß die meisten Mißerfolge bei der Verhütung

von Rückfällen und Neuerkrankungen an Malaria in unserer Marine dann zustande kamen:

1. wenn die Pausen zwischen je 2 Chinintagen zu groß waren (8 bis 10 Tage);
2. wenn mit der Prophylaxe zu spät begonnen war; sie soll gleich am 1. Tage der Gefahr einsetzen;
3. wenn Nachbehandlung oder Prophylaxe zu früh aufhörten;
4. wenn die Kontrolle, daß das Chinin auch verschluckt wurde, nicht streng genug war (oft wurde Chinin heimlich wieder ausgespuckt);
5. endlich mitunter auch, wenn Chinintabletten gegeben waren; diese zeigten sich oft, namentlich nach längerem Tropenaufenthalt, als unlöslich. Sie passierten ungelöst den Verdauungskanal.

Die Chininausgabe an Bord erfolgt am besten routinemäßig, indem die Leute korporalschaftsweise vor dem Lazarett oder an einem sonst geeigneten Ort unter Aufsicht des wachhabenden Offiziers antreten. Nach der Liste aufgerufen, treten sie sodann einzeln vor den Schiffsarzt hin, erhalten 1,0 g salzsaures Chinin in Oblate mit einem angesäuerten Getränk und nennen dann laut ihren Namen. Von dem Korporalschaftsführer ist noch einige Zeit nachher (1/4 bis 1/2 Stunde) darauf zu achten, daß das Medikament nicht auf natürliche oder künstliche Weise entfernt wird. Die Leute müssen wiederholt und eindringlich vom Schiffsarzt über den Zweck der Prophylaxe und namentlich über die eventuellen schädlichen Folgen bei Nichtbefolgung belehrt werden. Am besten eignet sich zum prophylaktischen Chininnehmen die Zeit 1/2 bis 1 Stunde vor dem Abendbrot. Im relativ leeren Verdauungskanal wird das Chinin alsdann gut resorbiert. Auch fallen dann die von manchem übel empfundenen Chininnachwirkungen in die Abend- und Nachtstunden. Bekanntlich kommt es bei gewissen Menschen zu ziemlich unliebsamen Störungen des Allgemeinbefindens nach jedesmaligem Chininnehmen. Diese sind jedoch stets nur vorübergehender Natur. Irgendwelche dauernden Schädigungen der Gesundheit sind selbst nach jahrelangem regelmäßigen Chiningebrauch so gut wie unbekannt. — Wir kennen auch heutzutage einige Mittel, die die Chininnachwirkungen zu mildern vermögen: gleichzeitige Darreichung von 1,0 g Bromkali oder acid. hydrobromicum 10 bis 15 Tropfen. Ein wirksames Chininersatzmittel gibt es dagegen noch nicht.

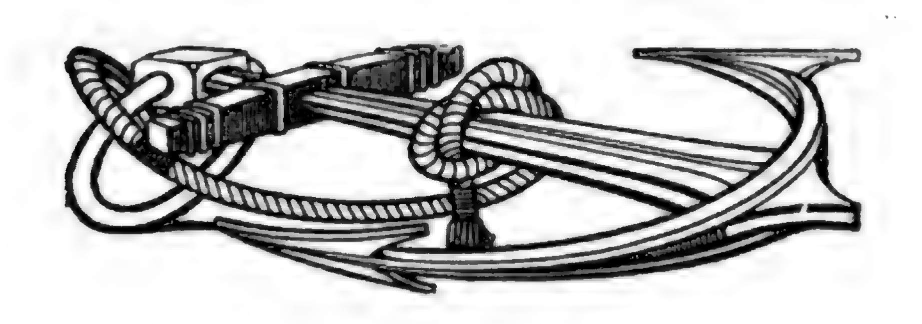
Wenn man bedenkt, welch ernste Gefahren bei Nichtanwendung der Prophylaxe in bösen Fiebergegenden für die Gesundheit des Einzelnen nicht nur, sondern auch für die Kriegstüchtigkeit des Schiffes entstehen können (auf einigen Schiffen sind früher Erkrankungszahlen von 460 bis 971 ‰ festgestellt worden), wenn man ferner in Erwägung zieht, daß nach eingetretener Malariaerkrankung ohnehin eine längere Behandlung und Nachbehandlung bei überdies noch durch die Malaria geschwächtem Organismus unbedingt stattfinden muß, dann sollten die vorübergehenden Chininbeschwerden niemanden abhalten, sich wenn nötig, der Prophylaxe zu unterziehen. Vor allen Dingen müssen dann die Vorgesetzten mit gutem Beispiel vorangehen; eine Ausnahme von der Prophylaxe darf es nicht geben. Sollen hygienische Maßregeln eine Aussicht auf guten Erfolg haben, so müssen sie allgemein und konsequent durchgeführt werden.

Marinestabsarzt Dr. zur Verth berichtete kürzlich über weniger gute Re-

Digitized by Google

sultate mit der Chininprophylaxe bei der gelegentlich des ostafrikanischen Aufstandes an Land befindlichen Marineabteilung. Es traten trotz Anordnung der Prophylaxe (an jedem 6. und 7. Tage 1,0 g) viele Fiebererkrankungen ein. Der Berichterstatter hebt aber hervor, daß von den Mannschaften vielfach „auf jede Art versucht wurde, sich um das Chininnehmen zu drücken". Auch habe es bei der Zerstreuung der Abteilung allzuhäufig an der strengen ärztlichen Aufsicht, daß das Chinin auch genommen wurde, gefehlt. — Zufällig konnte ich einen Teilnehmer an jener Expedition (Matrosen), an dessen Aussagen zu zweifeln kein Grund vorliegt, über jenes „Drücken um das Chininnehmen" befragen. Er erzählte mir offen, daß seiner Ansicht nach mindestens der dritte Teil der Mannschaft das Chinin meist nicht genommen hat. Viele hätten die ihnen in die Hand gegebenen Tabletten nur scheinbar in den Mund geführt und dann Wasser getrunken, die Tabletten aber in der Tasche verschwinden lassen oder weggeworfen; andere hätten in der Kantine Pfefferminztabletten gekauft und diese in den Mund gebracht, während die Chinintabletten schnell verschwanden. Ferner sagte mein Gewährsmann, wiederholt eindringlich zur Wahrheit ermahnt, daß seines Wissens die Leute, von denen er wußte, daß sie das Chinin nicht nahmen, alle erkrankten, während unter den regelmäßigen Prophylaktikern weniger Erkrankungen vorkamen. Er selbst nahm 8 Monate lang regelmäßig das Chinin und blieb ohne jede Beschwerden völlig gesund. Der Grund des Nichtschluckens soll der bittere Geschmack der Tabletten gewesen sein.

Nach vorstehendem kommt zweifellos eine gute Anzahl von den Mannschaften jener Abteilung für die Beurteilung der Erfolge der Chininprophylaxe gar nicht in Betracht. Rechnet man noch hinzu, daß es sich vielleicht auch in gewissen hartnäckigen Fällen um Begleiterkrankung mit Rückfallfieber (afrikanischer Recurrens) gehandelt hat, das durch Chinin nicht beeinflußt wird, — daß ferner ein Teil der Mannschaft direkt aus der Heimat ohne jede Akklimatisation in jene äußerst bösen Fiebergegenden kam und somit wenig widerstandsfähig war, daß endlich die hygienischen Verhältnisse im Expeditionsgebiet besonders ungünstig waren, — so ist es ohne weiteres klar, daß derartige anscheinende Mißerfolge nicht den wahren Wert der Chininprophylaxe einschränken. Wir haben vielmehr ein deutliches Beispiel dafür, daß man in der Beurteilung solcher Resultate sehr vorsichtig sein muß. Stabsarzt zur Verth hält dann auch trotz der anscheinenden Mißerfolge die Vornahme der regelmäßigen Chininprophylaxe für notwendig, zumal ein sicherer Mückenschutz auf derartigen Expeditionen nicht durchzuführen sei.



Emdens Eroberung 1866.

Der Feldzug von 1866 gab der Marine keine Gelegenheit, kriegerische Lorbeeren zu erringen, das verbot der Kriegsschauplatz nicht minder als der geringe Bestand der Königlich Preußischen Flotte. Anders und für Preußen recht bedenklich wäre es gewesen, wenn die österreichischen Kriegsschiffe nicht im Adriatischen Meer durch die Italiener festgehalten worden wären und wenn nicht der rasche Verlauf der kriegerischen Ereignisse auf den böhmischen Schlachtfeldern den Bruderzwist zwischen den Stämmen deutscher Zunge so schnell der Entscheidung entgegengeführt hätte.

Dennoch ist auch dieser kurze und doch so hochbedeutsame Waffengang für die junge Marine nicht aller Erinnerungen bar, und es wird gestattet sein, eine derselben an dieser Stelle der Vergessenheit zu entreißen, nachdem schriftliche Aufzeichnungen darüber beim Ableben des Helden dieser Ereignisse in den Besitz der Schriftleitung gelangt sind.

Dem Ausbruch der Feindseligkeiten zwischen Preußen und Österreich ging bekanntlich der Rückzug der österreichischen Besatzungstruppen aus den Elbherzogtümern voraus. Für Preußen handelte es sich darum, diesen Rückzug, insbesondere beim Übergang über die Elbe, zu beobachten, auch war es notwendig, die hannoverschen Befestigungen, soweit sie den Strom und die Nordseeküsten deckten, unschädlich zu machen, damit sie nicht im Rücken der operierenden Armeen einen unter Umständen gefährlichen Stützpunkt boten.

Wenn auch niemand über die Unvermeidlichkeit eines kriegerischen Ausganges der Verwicklungen im Zweifel war, so galt es doch, Vorsicht walten zu lassen und alles zu vermeiden, was einen solchen Ausbruch beschleunigen oder unverhofft hervorrufen konnte. Wichtig war vor allen Dingen die Entfaltung militärischer Machtmittel auf der Elbe; der Marine standen für diesen Zweck in den kleinen Dampfkanonenbooten aus dem Jahre 1859 nicht ungeeignete Fahrzeuge zur Verfügung.

Am 12. Mai erhielt eines derselben, das unter dem Kommando des Leutnants zur See (Oberleutnants) Stenzel stehende Kanonenboot „Tiger“, den Befehl, nach der Elbe zu gehen, um bei Hamburg die Übergänge aus dem Holsteinischen nach Hannover zu beobachten. Sollte, so hieß es in dem Befehl, die Brigade Kalik vor Ausbruch der Feindseligkeiten über die Elbe gehen, so würde derselben kein Hindernis zu bieten sein, andernfalls sollte dagegen das Kanonenboot dem Übergange nach Kräften Widerstand leisten.

Als Vorwand für die Stationierung des Kanonenbootes auf der Elbe mußten Vermessungen dienen; solche schienen nicht überflüssig in den mannigfachen Armen des Stromes und bei den schwierigen Fahrwasserverhältnissen, auch paßte es dazu gut, wenn das Fahrzeug öfters seinen Ankerplatz wechselte und so tunlichst unauffällig den geeignetsten Platz aussuchte, an dem es für die ihm zugedachte Aufgabe in Tätigkeit treten konnte. Daß man zunächst noch durchaus darauf Bedacht nahm, den Fortbestand freundnachbarlicher Beziehungen wenigstens im äußeren Verkehr aufrecht zu erhalten, beweist der Umstand, daß der österreichische Garnisonkommandant in Altona nach dem Eintreffen des „Tiger“ Beschwerde führte, daß Leutnant Stenzel die Meldung bei ihm unterlassen. Dieser begründete seine Unterlassung zwar damit, daß er auf

hamburgischem Stromgebiet außerhalb des österreichischen Befehlsreiches liege, doch ward ihm vom Marinestationschef in Kiel bedeutet, daß er diese Meldung nicht hätte versäumen dürfen.

Stenzel benutzte seine Muße auf der Elbe zu eingehenden Rekognoszierungen und Berichten über die Stellung der Österreicher, wie über die bei einem Übergang über den Strom in Betracht kommenden Möglichkeiten und besonderen Umstände; auch die Bewegungen der hannöverschen Truppen und deren Munitionstransporte bezog er in seine Berichte ein und begegnete damit dem vollen Einverständnis seiner vorgesetzten Behörde. Im Beginn des Juni wurden die Verhältnisse mehr und mehr gespannt; es waren inzwischen noch weitere Kriegsfahrzeuge nach der Elbe beordert, doch war wohl der „Tiger“ dem wahrscheinlichen Schauplatz der Ereignisse am nächsten, denn Bismarck selber telegraphierte seinem Kommandanten in der Nacht des 7. Juni, daß er dem zu erwartenden Übergange der Österreicher, da noch keine Feindseligkeiten ausgebrochen, keinen Widerstand entgegensetzen sollte.

Als an der Elbe die ersten Schüsse fielen, war gleichwohl der „Tiger“ nicht zugegen; es geschah dies bei der Überrumpelung von Stade, wohin die „Loreley“, unterstützt von dem Kanonenboot „Cyklop“ und einem Privatdampfer, in der Nacht des 17. Juni ein Bataillon des 25. Infanterie-Regiments unter Oberstleutnant v. Cranach übergeführt hatte. Die Heizer der Kriegschiffe erbrachen als Pioniersektion die verschlossenen Tore der kleinen Festung, die im ersten Morgengrauen überraschte hannöversche Besatzung gab einige Schüsse ab, wobei der preußische Bataillonsadjutant an der Schulter verwundet ward, dann aber streckten die Hannoveraner die Waffen und ließen die Festung mit ihren nicht unerheblichen Kriegsvorräten in preußischen Händen.

Dem „Tiger“, der anfangs auch zur Verfügung des Oberstleutnants v. Cranach gestanden hatte, war unterdessen ein anderer Befehl geworden; er sollte nach Emden gehen, um die dortigen Strandbefestigungen in Besitz zu nehmen und zugleich die ein- und ausgehenden Fahrzeuge zu überwachen und, soweit erforderlich, einer Durchsuchung zu unterziehen. Trotz schweren Wetters war Leutnant Stenzel aus der Elbe herausgegangen und hatte in nächtlicher Fahrt seinen Kurs nach den friesischen Inseln genommen; zunächst war es gänzlich ungewiß, ob nicht von den hannöverschen Batterien auf der Knocke ein Widerstand zu gewärtigen war, der Kommandant des „Tiger“ beschloß deshalb, bei Borkum die nächste Nacht abzuwarten, um sich dann durch Überfall der Befestigungen zu bemächtigen und von da stromauf nach Emden zu gehen. Beim Anlandgehen in Borkum, wo er freudig empfangen ward, erfuhr Stenzel, daß die Batterie auf der Knocke unbesetzt sei und daß die schwache Garnison von Emden es schwerlich zum äußersten kommen lassen werde. Dies bewog ihn, schleunigst seinen Ankerplatz zu verlassen. Die Geschütze auf der Knocke wurden durch einen an Land geschickten Kutter, den Unterleutnant Glomsda befehligte, vernagelt, dann wurde die Fahrt wieder aufgenommen und Emden zugesteuert. Wenn auch die Befestigung dieser Stadt für einen nachhaltigen Widerstand nicht geeignet war, so war doch auch die Annäherung für ein Kriegsfahrzeug durch den engen Kanal, der damals die Stadt allein mit der Ems verband, nicht ungefährlich; man hatte auch anfangs beabsichtigt, sich diese günstige Situation zunutze zu machen und in den Schanzen, über denen die hannöversche Flagge wehte, eine bedeutende Anzahl von

Kugeln glühend gemacht. Noch schwieriger schien die Lage sich zu gestalten, als plötzlich am Horizont ein Dampfboot erschien, dessen Charakter und Absichten durch die dem Westen sich zuneigende Sonne, die die Augen blendete, zunächst verhüllt wurden.

Um Blutvergießen zu vermeiden, sandte Leutnant Stenzel seinen Unterleutnant als Parlamentär an Land; ihm kam unweit der Schleusen ein hannöversches Boot entgegen, mit dem Leutnant Glomsda, den eigenen Kutter zurücklassend, zur Stadt fuhr. Unterdessen war auch das Dampfboot näher gekommen und ward als die „Loreley“ erkannt, die unter dem Befehl des Kapitänleutnants Ratzeburg entsendet war, den „Tiger“ zu unterstützen. Auch „Loreley“ ankerte außer Schußweite, um zunächst die Rückkehr des Parlamentärs abzuwarten. Es ward 5 Uhr, ehe der „Tiger“-Kutter sich wieder in Bewegung setzte, er brachte die Botschaft, daß der hannöversche Kommandant zur Übergabe bereit sei. Um diese zu bewerkstelligen, war Leutnant Glomsda zurückgeblieben, und 20 Minuten nach 5 Uhr sank auf den hannöverschen Batterien die Flagge unter dem Hurra der Matrosen, in das die zahlreich zusammengeströmte Menschenmenge kräftig einstimmte. Leutnant Glomsda überbrachte den Entwurf einer Kapitulation, die gegen Übergabe der Stadt mit ihren Kriegsvorräten freien Abzug für die Besatzung forderte. Da der „Tiger“ die Unterhandlungen eingeleitet und die „Loreley“ den Ausgang als Zuschauerin abgewartet hatte, so galt die Übergabe der Stadt auch dem jüngeren Kommandanten des Kanonenbootes, doch sah Kapitänleutnant Ratzeburg über diesen formalen Mangel hinweg und überließ dem Kanonenboot die Ehre der unblutigen Wegnahme der feindlichen Festung.

Am anderen Morgen galt es noch, die stromaufwärts liegende Schanze bei Petkum in Besitz zu nehmen; auch diese ward unbesetzt gefunden, so daß es sich nur darum handeln konnte, die Geschütze zu vernageln; weiter ward auf dem unweit belegenen Zollkutter die hannöversche Flagge niedergeholt, damit war die Wegnahme des Küstenstriches und die Aufrichtung der preußischen Hoheitszeichen beendet. Einige Auseinandersetzungen gab es nur, als der „Tiger“ im Hafen von Leer auch noch die daselbst liegende Königliche Yacht „Königin Marie“, einen Segelschoner mit kleinen Geschützen, mit Beschlag belegte. Heftig protestierte hiergegen der Kammerherr v. Bock-Wülfingen, da die Yacht Privateigentum des Königs sei, doch ward dieselbe auf Befehl des Generals v. Manteuffel zunächst nach Emden und sodann nach Altona überführt. Dorthin wurde auch im weiteren Verlauf das weggenommene Kriegsmaterial verbracht, was dem Kommandanten des Kanonenbootes bei der Unzulänglichkeit seiner Hilfsmittel manche sorgenvolle Stunde bereitete.

Während des weiteren Verlaufes des Feldzuges verblieb das Kanonenboot an der ostfriesischen Küste, überall ward es mit Freuden begrüßt, da man im Lande die alte preußische Regierung noch nicht vergessen hatte und sich von ihr bessere Fürsorge als von Hannover versprach, wo die Interessen der Krone gegenüber denen des Landes im Vordergrund gestanden hatten. Nicht uninteressant sind Stenzels Berichte über den sympathischen Empfang, dem er allenthalben begegnete, doch gehören diese nicht mehr in diese kurze Schilderung des einzigen militärischen Erfolges der Flagge in dem Feldzug, dessen Lorbeeren auf den Schlachtfeldern in Böhmen und am Main unter schweren Opfern errungen wurden.

P. K.

Rundschau in allen Marinen.

Die größeren Kriegsmarinen im Jahre 1906.

Deutschland.

Das abgelaufene Kalenderjahr brachte die Bewilligung der Marinevorlage 1906 durch den Reichstag. Nachdem vom 25. bis 29. März in der zweiten Lesung die wohl begründete Vorlage der verbündeten Regierungen von allen Parteien außer der sozialdemokratischen in ihrem wesentlichen Inhalt rückhaltlos begrüßt und nur von den beiden freisinnigen Parteien die gesetzliche Festlegung der Mehrforderungen abgelehnt sowie die Einführung einer Reichs-Vermögenssteuer für die Flottenbewilligungen verlangt war, wurde die Vorlage am 14. Juni 1906 in dritter Lesung debattelos mit großer Mehrheit angenommen. Es ist früher wiederholt an dieser Stelle auf das Wesen und die Bedeutung der Marinevorlage 1906 hingewiesen, und es bedarf kaum an der Jahreswende noch einmal des Hinweises, daß das Jahr 1906 für die Entwicklung unserer Marine seit 1898 und 1900 das bedeutsamste war, da es den Grund zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit der Marine gegen das Flottengesetz von 1900 um ungefähr 35 Prozent legte. Ebenso aber konnte und mußte auch wiederholt betont werden, daß dieser Beschluß zur Stärkung der Seemacht des Reiches lediglich der Ausdruck einer selbstverständlichen Rücksicht auf die großen Interessen Deutschlands zur See und die damit erforderliche Verteidigungsfähigkeit auf dem Wasser war.

Der Ausbau der Flotte ist auch im Jahre 1906 gesetzmäßig fortgeschritten.

Neu vergeben sind aus dem Rechnungsjahr 1906 die Linienschiffe „Ersatz Bayern" (Kaiserliche Werft Wilhelmshaven) und „Ersatz Sachsen" (Aktiengesellschaft Weser), der große Kreuzer „E" (Kaiserliche Werft Kiel), die kleinen Kreuzer „Ersatz Pfeil" (Kaiserliche Werft Danzig) und „Ersatz Comet" (Blohm & Voß), der Minendampfer „B" (Aktiengesellschaft Weser) und der Tender für die Artillerieschule in Sonderburg (Seebeck, Geestemünde).

Vom Stapel liefen die Linienschiffe „Schlesien" (Etatsjahr 1905; am 28. Mai) und „Schleswig-Holstein" (Etatsjahr 1905; am 17. Dezember), die großen Kreuzer „Scharnhorst" (Etatsjahr 1905; am 22. März) und „Gneisenau" (Etatsjahr 1904; am 14. Juni), die kleinen Kreuzer „Nürnberg" (Etatsjahr 1905; am 29. August) und „Stuttgart" (Etatsjahr 1905; am 22. September), das Vermessungsschiff „Möve" (Etatsjahr 1905; am 2. Juli), der Minendampfer „Nautilus" (Etatsjahr 1905; am 20. August), die Torpedoboote „G 132" bis „G 137" (Etatsjahr 1905) sowie die ersten Boote der Serie „S 138" bis „S 149" (Etatsjahr 1906).

Auf Stapel befindet sich aus dem Rechnungsjahr 1905 noch der kleine Kreuzer „Ersatz Wacht" (Vulkan, Stettin). Im Ausbau sind außer den im verflossenen Jahre von Stapel gelaufenen Schiffen usw. noch die Linienschiffe „Pommern" und „Hannover" (Etatsjahr 1904) und der kleine Kreuzer „Königsberg" (Etatsjahr 1904).

Probefahrten konnten aufnehmen und in die Zahl der bereiten Schiffe eingereiht werden: die Linienschiffe „Lothringen" und „Deutschland", der große Kreuzer „Roon" und der kleine Kreuzer „Leipzig". Außerdem wurde auch der dritte kleine Kreuzer des Etatsjahres 1904, „Danzig", fertiggestellt; er soll demnächst mit den Probefahrten beginnen.

Aus der Liste der Kriegsschiffe wurden gestrichen: „Uranus" (früher „Kaiser"), „Jupiter" (früher „Deutschland"), „Saturn" (früher „Preußen"), „Friedrich der Große", „Möwe", „Wolf" und „Habicht".

Der aktiven Schlachtflotte fehlte auch im Jahre 1906 noch das siebzehnte Schiff; sie erfuhr eine Modernisierung durch die Einreihung von „Lothringen“ und „Deutschland“ an Stelle von „Wörth“ und „Weißenburg“. „Deutschland“ wurde für „Kaiser Wilhelm II.“ Flottenflaggschiff. Bei den Aufklärungsschiffen ersetzte „Yorck“ den „Prinz Heinrich“, „Lübeck“ die „Ariadne“, während „Roon“ den Verband als dritter großer Kreuzer verstärkte.

Bei den Schul- und Versuchsschiffen traten nachstehende Veränderungen ein: „München“ und „Vineta“ wurden Torpedoversuchsschiffe und „Württemberg“ an Stelle des „Blücher“ Torpedoschulschiff.

In Ostasien hat „Niobe“ die „Thetis“ und „Leipzig“ die „Hansa“ ersetzt. „Planet“ trat Mitte Januar die Ausreise nach der Südsee an. Der zur australischen Station gehörende „Seeadler“ blieb auch nach Beilegung der Unruhen noch an der ostafrikanischen Küste.

Im Jahre 1906 waren vorhanden: 1470 Seeoffiziere, 267 Marineingenieure und 35 178 Mannschaften der Matrosen-, Werft-, Schiffsjungen- und Torpedodivisionen. Die letzteren wurden am 1. Oktober aus den bisherigen Torpedoabteilungen neu gebildet.

Von Unglücksfällen, die einen erheblichen Personal- oder Materialverlust mit sich brachten, blieb die Marine im verflossenen Jahr völlig verschont.

England.

Das Jahr 1906 ist für England im großen und ganzen ein politisch ruhiges gewesen. Die liberale Regierung, die kurz vor Beginn des Jahres ans Ruder gekommen war, fand dank der Erfolge des früheren Kabinetts auf dem Gebiete der äußeren Politik die günstigsten Verhältnisse vor. Sie gab von vornherein die Erklärung ab, daß die äußere Politik Englands durch den Regierungswechsel keine Änderung erfahren werde, und hat in der Folge jede Gelegenheit benutzt, um insbesondere ihr Festhalten an der Entente mit Frankreich und an dem Bündnisse mit Japan zum Ausdruck zu bringen.

In dem Bestreben, auch die politischen Reibungsflächen mit anderen Staaten zu vermindern, hat sie Verhandlungen mit Rußland angeknüpft, um mit diesem früheren Rivalen zu einer Verständigung über die gegenseitigen Interessensphären in Asien zu gelangen. Wenn auch bisher eine Einigung offenbar noch nicht erzielt ist, so unterliegt es kaum noch einem Zweifel, daß es der englischen Regierung gelingen wird, auch hier eine Verständigung herbeizuführen, die geeignet sein wird, den Einfluß und das Gewicht Englands in internationalen Fragen noch weiter zu steigern.

Nachdem die Konferenz von Algeciras im Frühjahr d. Js. zu einem Abschluß gekommen war, der Englands Erwartungen entsprach, trübte nur noch einmal ein Zwischenfall vorübergehend den politischen Horizont, nämlich die Grenzstreitigkeit mit der Türkei auf der Sinaihalbinsel. Die Drohung mit einer Flottendemonstration genügte, um den Sultan zum Nachgeben zu bewegen und die Streitfrage den Ansprüchen Englands entsprechend zu entscheiden.

Mit Zuversicht kann England in das neue Jahr 1907 eintreten: es ist mit allen Nationen, die man in früheren Jahren als seine natürlichen Gegner zu bezeichnen pflegte, ausgesöhnt und hat seinen politischen Einfluß auf eine Anzahl anderer europäischer Staaten zweifellos ganz beträchtlich ausgedehnt, so daß es in allen internationalen Streitfragen auf weitgehende Unterstützung rechnen darf.

Man konnte vor einem Jahre gespannt sein, wie die liberale Regierung sich zu der bisherigen Marinepolitik Englands stellen und wie sich insbesondere die Schiffbaupolitik nach dem Regierungswechsel gestalten würde. Die Regierung befand sich in einer eigentümlichen Lage. Sie hatte vor den Wahlen sich dem Lande gegenüber verpflichtet, eine Verminderung der Ausgaben für die militärischen Rüstungen zu bewirken. Anderseits

waren ihr bis zu einem gewissen Grade die Hände dadurch gebunden, daß die letzte Admiralität kurz vor dem Rücktritt des konservativen Kabinetts in dem vielgenannten „Statement of Admiralty Policy“ ein Schiffbauprogramm aufgestellt hatte, das im Lande beifällig aufgenommen worden war. Gleichzeitig war in dem Statement bereits eine Verminderung des nächstjährigen Etats um $1^{1}/_{2}$ Millionen £ in Aussicht gestellt.

Den Etat selbst fand die neue Regierung auch bereits fertig vor und veröffentlichte ihn Ende Februar mit ganz unwesentlichen Änderungen. Ein eigenes Programm konnte naturgemäß in ihm noch nicht zum Ausdruck kommen, den Ruhm, die Ausgaben verringert zu haben, hatte die alte Regierung vorweggenommen. Trotzdem brachte es die neue Regierung noch fertig, wenigstens der Form nach ihr Versprechen einzulösen, indem sie vor Beratung des Etat-Titels Schiffbau im Parlament von dem ursprünglichen Bauprogramm (4 Linienschiffe, 5 Hochseezerstörer, 12 Küstenzerstörer, 12 Unterseeboote) 1 Linienschiff, 3 Hochseezerstörer und 4 Unterseebote absetzte. Die durch diese Streichungen erzielten Ersparnisse belaufen sich im ganzen auf $2^{1}/_{2}$ Millionen £, wovon 160 000 £ den laufenden Etat hätten entlasten können. Dieser Überschuß wird aber sehr wahrscheinlich durch die Ausgaben aufgebraucht werden, die durch die zahlreichen Havarien in der englischen Flotte entstanden sind; haben doch allein die Kosten der Versuche, das gestrandete Linienschiff „Montagu“ wieder flott zu machen, nicht weniger als 77 000 £ betragen.

Das ursprüngliche Bauprogramm hätte die Regierung jedenfalls nicht durchführen können, ohne den Etatsvoranschlag erheblich zu überschreiten, und das hätte ihr nach ihren Versicherungen, erhöhte Sparsamkeit walten zu lassen, recht unbequem werden können.

Für das Etatsjahr 1907/08 hat die Regierung bereits ein vorläufiges Bauprogramm aufgestellt, das von der im Statement vorgesehenen Schiffbaupolitik beträchtlich abweicht. Statt 4 „gepanzerter Schiffe“ sollen nur 2 gefordert werden, jedoch mit dem Vorbehalt, daß ein drittes auf Stapel zu legen ist, wenn die Verhandlungen über die Abrüstungsfrage auf der Haager Konferenz zu keinem Ergebnis führen sollten. Die geringen Aussichten der Annahme eines Abrüstungsvorschlages machen es also wahrscheinlich, daß im nächsten Jahre 3 „gepanzerte Schiffe“ (voraussichtlich Linienschiffe) gefordert werden.

Trotz aller Bestrebungen, das Marinebudget so niedrig wie möglich zu halten, um eine allgemeine Besserung der Finanzlage zu ermöglichen, wird doch das liberale Kabinett in absehbarer Zukunft den Flottenausbau nicht wesentlich einschränken können, weil es sonst seine Stellung außerordentlich gefährden würde. Die Marinepolitik ist in England in hohem Grade unabhängig von der Parteipolitik. Wenn auch mit der diesjährigen Streichung die liberale Partei im großen und ganzen einverstanden war, so haben die für das nächste Jahr geplanten Einschränkungen des ursprünglichen Bauprogramms doch schon zahlreiche Gegner in den Reihen der Liberalen gefunden. Diese Gegner würden in gefahrdrohender Weise sich mehren, wenn die Regierung jemals den Two Power Standard aufgeben wollte, der der überwiegenden Menge des englischen Volkes als unantastbar gilt. Daß auch das jetzige Kabinett an ihm festhalten will, hat der Premierminister ausdrücklich erklärt, nur ist seine Auslegung etwas weniger streng, als die der früheren Regierung. Sir H. Campbell-Bannerman sagte Anfang August im Unterhause, der Two Power Standard sei gewiß ein vernünftiger Standpunkt, nur sei es in Anbetracht der politischen Lage widersinnig, gerade Deutschland und Frankreich zum Maßstabe für ihn zu wählen. Die konservativen Regierungen dagegen wollten den Two Power Standard stets die beiden nächststärksten Seemächte zugrunde gelegt wissen, ohne Rücksicht auf die politische Lage. Ein allmähliches Anwachsen des Etats, der in diesem Jahre $33^{1}/_{2}$ Millionen £ betragen hatte, auf $35^{1}/_{2}$ Millionen £ im Jahre 1910/11 hat der Parlamentssekretär der Admiralität bereits als wahrscheinlich bezeichnet.

Aber nicht nur durch Abänderung des Schiffbauprogramms hat die neue Regierung mit ihrer Marinepolitik eigene Bahnen beschritten, sie hat auch einschneidende organisatorische

Änderungen in Angriff genommen. Die bevorstehenden, zum Teil schon eingeleiteten Änderungen der Stärke und Zusammensetzung der aktiven Flotten, die Schaffung der Heimatflotte und anderweitige Neuerungen in den Reserveformationen, sowohl hinsichtlich der Besatzungsstärken, als auch der Zusammensetzung, sind ihr Werk. Während aber die konservative Regierung bei der letzten großen Organisationsänderung vor 2 Jahren allgemeinen Beifall fand, ist die Zustimmung zu den jetzigen Reformplänen keineswegs ungeteilt: sie werden von vielen Seiten als nur aus Sparsamkeitsrücksichten erfolgt und nur auf Kosten der Schlagfertigkeit der Flotte möglich dargestellt und bieten der Opposition ein wirksames Agitationsmittel gegen die Regierung.

Während somit das kommende Jahr bedeutende Umwälzungen in der Kräfteverteilung der englischen Flotte bringen wird, sind im Jahre 1906 in dieser Hinsicht keine großen Veränderungen eingetreten. Die wichtigste Neuerung war die Einstellung von 3 Panzerkreuzern in das IV. Kreuzergeschwader an Stelle von 4 geschützten großen Kreuzern. Die Kanalflotte ist vorübergehend 17 Linienschiffe stark gewesen, nach dem Verluste der „Montagu" hat man die Schiffszahl auf 16 belassen, wie sie zu Anfang des Jahres war. In die Atlantische Flotte sind an Stelle von 2 Schiffen der „Majestic"-Klasse 2 weitere der „King Edward"-Klasse eingestellt worden, im II. Kreuzergeschwader sind 2 „County"-Kreuzer durch 2 der „Duke of Edinburgh"-Klasse ersetzt worden. Auf außerheimischen Stationen ist nur die China-Flotte durch Zuteilung eines dritten Panzerkreuzers an Stelle eines geschützten Kreuzers verstärkt worden. Der Wechsel einzelner Schiffe in den verschiedenen Verbänden, der außerdem stattgefunden hat, hatte keinen Einfluß auf deren Stärke. Die Reservedivisionen sind entsprechend der Einstellung von fertiggestellten Neubauten in die aktiven Verbände durch die freigewordenen älteren Schiffe verstärkt worden.

Wichtige Änderungen sind aber in der Organisation, Zusammensetzung und Verteilung der Zerstörer-Verbände erfolgt. Aus den außerheimischen Gewässern wurden nicht weniger als 28 Zerstörer zurückgezogen (12 der Atlantischen, 10 der Mittelmeer-, 6 der China-Flotte), diese Zahl wurde zur Verstärkung sowohl der aktiven als der Reserve-Zerstörer-Flottillen verwandt. Die aktiven Flottillen wurden von 24 auf 36 Zerstörer gebracht, jede der 3 Reserve-Flottillen auf 29 Zerstörer. Außerdem wurden die Zerstörer nach Klassen getrennt auf die einzelnen Divisionen der Flottillen verteilt, insbesondere wurden die der „River"-Klasse teils zu besonderen Divisionen zusammengefaßt, teils als Führerboote der Divisionen verwendet, so weit ihre Zahl reichte. Schließlich wurde die Organisation der Zerstörer-Verbände durch Verteilung der 8 Scouts, von 7 Torpedokanonenbooten und mehreren Begleitschiffen auf die einzelnen Flottillen vervollständigt.

An der Organisation der Unterseebootsflottillen ist nichts geändert. Obgleich sie schon eine Stärke von 30 Booten erreicht haben, sind sie immer noch auf die beiden Kriegshäfen Portsmouth und Devonport verteilt. Es verlautet wohl, daß in Dover, Sheerneß und Gibraltar weitere Flottillen stationiert werden sollen, soviel bekannt sind die erforderlichen Vorbereitungen aber in keinem dieser Häfen getroffen.

Die Ausbildung der Verbände, sowohl der aktiven als der in Reserve befindlichen, ist im verflossenen Jahre durch Abhaltung mehrerer Manöver gefördert worden. Vom 25. Januar bis 8. Februar wurden die Torpedobootsstreitkräfte zu Manövern an der englischen Küste zusammengezogen. Am 15. Februar vereinigten sich bei Lagos die Kanal-, Atlantische und Mittelmeer-Flotte und die zugehörigen 3 Kreuzergeschwader (ohne Torpedobootsstreitkräfte) zu Übungen, die bis zum 1. März dauerten. Schließlich fanden von Mitte Juni bis Anfang Juli die großen Manöver statt, an denen außer den 3 Linienschiffsflotten und den 4 Kreuzergeschwadern auch der größte Teil der in Reserve in Dienst befindlichen Schiffe sowie sämtliche Torpedobootsstreitkräfte teilnahmen. Alle diese Manöver waren vorwiegend strategischer Art und wurden zur Prüfung wichtiger schwebender Fragen ausgenutzt, z. B. Handelsschutz, Leistungsfähigkeit und

Zuverlässigkeit der Funkentelegraphie, Zusammenarbeiten der schwimmenden Streitkräfte mit den Küstenwachstationen. Die gemeinsame taktische Ausbildung vereinigter Flotten ist demgegenüber in diesem Jahre offenbar in den Hintergrund getreten. Sowohl die ersten Torpedobootsmanöver wie die großen Manöver waren mit Mobilmachungsübungen größeren Stils verbunden, letztere unter Heranziehen von Reserven in außergewöhnlich großem Umfange.

Die Ergebnisse der Geschützschießübungen des Jahres haben außerordentlich befriedigt, die besten Leistungen einzelner Schiffe haben diejenigen des Vorjahres bedeutend übertroffen (z. B. battle practice 1905 — „Exmouth“ 57 Prozent Treffer, 1906 — „Drake“ 79 Prozent).

Die Torpedoschießübungen sollen gleichfalls bessere Treffergebnisse gehabt haben als die früherer Jahre.

Auch auf dem Gebiete des Minenwesens ist die englische Marine im Jahre 1906 fortgeschritten. Man ist dazu übergegangen, den Flotten besondere Streuminenschiffe beizugeben, indem ältere Kreuzer zu Minenschiffen umgebaut wurden. Daneben wird das bisherige Verfahren, Streuminen von Schiffsbooten aus zu legen, vorläufig noch beibehalten.

Das Minensuchen scheint gleichfalls in letzter Zeit vervollkommnet zu sein, die Kanalflotte soll ein neues Verfahren mit einem „rapid sweep“ genannten Gerät mit Erfolg erprobt haben. Bisher war man auf ein langsam arbeitendes, von Ruderbooten aus bedientes Gerät angewiesen.

Die Gesamtpersonalstärke der englischen Marine ist im verflossenen Jahre dieselbe geblieben wie im Vorjahre, nämlich 129 000 Mann (davon 30 000 Heizer). Die Royal Marines sind um etwas mehr als 1500 Mann reduziert worden.

Über den Gang der Ausbildung der verschiedenen Klassen des Maschinenpersonals (stokers, artificers, mechanicians) sind Ausführungsbestimmungen erlassen worden und in Kraft getreten. Die ganze Ausbildung ist einem inspecting captain of mechanical training unterstellt worden. Die Schulen für die boy artificers befinden sich in Portsmouth und Chatham, die für die mechanicians in Devonport.

Die im letzten Jahre erlassene Bestimmung, daß die War Courses für Offiziere fortan in den Hauptkriegshäfen und nicht mehr in Greenwich abgehalten werden sollen, ist zur Ausführung gelangt, indem 2 Kurse in Portsmouth, 1 in Devonport abgehalten wurden. Neuerdings ist noch angeordnet worden, daß während eines war course einzelne besonders wichtige Vorträge auch in den beiden anderen Kriegshäfen gehalten werden sollen. Dem Leiter des Kursus ist ein kleiner Kreuzer („Terpsichore“) zur Verfügung gestellt worden. Der wissenschaftlichen Fortbildung der Offiziere wird offenbar neuerdings erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt.

Von verschiedenen Bestimmungen, die während des Jahres erlassen wurden, um eine zweckentsprechendere Ausbildung der Mannschaften der einzelnen Reserve-Klassen sicherzustellen, ist wohl die wichtigste die, daß die Royal Naval Reserves in Zukunft grundsätzlich ihre Übungen auf Schiffen der Reserve-Divisionen erledigen sollen. Die harbour drill ships für Naval Reserve wurden demgemäß am 1. April geschlossen bis auf 4, die noch 5 Jahre zur Ausbildung der unter den alten Bedingungen eingetretenen Reservisten erhalten bleiben sollen. Von den Küsten-Exerzier-Batterien für Naval Reserve hat man vorläufig noch 8 bestehen lassen.

Auf schiffbaulichem Gebiete stand im Vordergrunde des Interesses die „Dreadnought“. Erst am 2. Oktober 1905 auf Stapel gelegt, konnte das Schiff am 10. Februar 1906 von Stapel laufen, Anfang Oktober seine Probefahrten erledigen und Mitte Dezember in Dienst stellen. Wenn diese Rekordleistung auch nur unter Anwendung mancher Mittel möglich war, mit denen man nicht immer rechnen kann (z. B. sollen die ursprünglich für die „Lord Nelson“-Klasse bestimmten 30,5 cm-

Geschütze auf der „Dreadnought“ zur Aufstellung gelangt sein), so stellt sie doch einen Erfolg des englischen Schiffbaus dar, auf den das Land mit Recht stolz sein darf.

Im Laufe des Jahres wurden fertiggestellt 4 Linienschiffe („Dreadnought“, „Africa“, „Britannia“, „Hibernia“), 2 Panzerkreuzer („Duke of Edinburgh“, „Black Prince“), 1 Scout („Attentive“) und 12 Unterseeboote („B 3 bis B 11“, „C 1“, „C 2“ und „C 5“).

Die Probefahrten erledigten außerdem 3 Panzerkreuzer („Cochrane“, „Natal“, „Achilles“) und 2 Küsten-Zerstörer („Gadfly“ und „Cricket“).

Es liefen vom Stapel 3 Linienschiffe („Dreadnought“, „Lord Nelson“, „Agamemnon“), 2 Panzerkreuzer („Minotaur“, „Shannon“), 6 Küsten-Zerstörer.

Maschinenbaulich ist für das Jahr 1906 hervorzuheben, abgesehen von den Erfolgen der Turbinenmaschinen auf „Dreadnought“ und den neuen Zerstörern, der Übergang zur ausschließlichen Ölfeuerung auf den Zerstörern.

An Unfällen war das Jahr 1906 außerordentlich reich für die englische Marine, besonders an solchen, die große Schiffe betrafen und langdauernde Reparaturen erforderlich machten. An Schiffsverlusten traten ein: Strandung des Linienschiffes „Montagu“ am 30. Mai und der Untergang des Torpedobootes „Nr. 84“, das am 19. April vom Zerstörer „Ardent“ gerammt wurde.

Von größeren Havarien seien die folgenden genannt:

Linienschiff „Prince of Wales“: Schwere Maschinenhavarie durch Abspringen eines Zylinderdeckels.

Linienschiff „Duncan“: Grundberührung während der Bergungsarbeiten an der „Montagu“.

Linienschiff „Hindustan“: Heck und Rudersteven durch Fehler beim Docken (in Gibraltar) verbogen.

Linienschiff „Dominion“: Auf der Fahrt nach Quebec im St. Lawrence-Strom auf Grund geraten (17. August).

Linienschiff „Ramillies“: Von „Resolution“ gerammt.

Panzerkreuzer „Donegal“: Auf der Ausreise nach Ostasien am 1. März im Roten Meere auf Grund geraten.

Panzerkreuzer „Good Hope“: Während der Juni-Manöver bei Plymouth auf einen Felsen aufgestoßen.

Die Unterseeboote blieben in diesem Jahre von größeren Unfällen verschont.

Auf dem Gebiete der Funkentelegraphie sind insofern Fortschritte in der englischen Marine zu verzeichnen, als ein neuer, besser abstimmbarer Apparat zur Einführung gelangt ist. Ferner sind alle seegehenden Schulschiffe und die Schiffe der Reserve-Divisionen im Jahre 1906 mit Funkentelegraphie-Apparaten ausgerüstet worden.

Die Erweiterungsbauten der Werft Devonport in Keyham konnten im verflossenen Jahre im wesentlichen zum Abschluß gebracht werden, so daß jetzt dort 2 neue Docks von 225 m Länge betriebsbereit sind. Ein drittes wird im nächsten Jahre fertig werden. In Malta wurden Ende des Jahres 2 neue Trockendocks dem Betrieb übergeben, während in Simonstown der Grundstein zu einem Dock von größten Abmessungen gelegt wurde.

Frankreich.

Trotz zweimaligen Wechsels des Kabinetts hat die französische Marine das Glück gehabt, sich der tatkräftigen, zielbewußten Leitung des Marineministers Thomson weiterhin zu erfreuen, der seinerseits bereits auf das zweite Jahr seiner Amtsführung mit Genugtuung zurückblicken kann. Es ist ihm gelungen, nicht nur die Zustimmung der sich ablösenden Kabinette, sondern auch die der gesetzgebenden Körperschaften zu seinem Flottenprogramm zu erlangen und damit der französischen Marinepolitik auf Jahre hinaus eine

bestimmte Richtung zu geben. Nachdem der erste, noch im Jahre 1905 vom Minister aufgestellte Programmentwurf vielfachen Angriffen sowohl vom Standpunkt der Strategie als auch der Technik begegnet war, fand ein zweiter im März vorgelegter, vom Oberen Marinerat einstimmig gebilligter Flottenplan auch die Zustimmung des Senates und der Kammer, obwohl er über den früheren hinausging. Nach ihm soll die französische Flotte bestehen aus: 38 Linienschiffen, 20 Panzerkreuzern, 6 Scouts, 109 Torpedobootsjägern, 170 Torpedobooten, 82 Angriffs-, 49 Verteidigungs-Unterseebooten, wodurch bis zum Jahre 1919 der Neu- oder Ersatzbau von 24 Linienschiffen und 6 Panzerkreuzern erforderlich wird. Hat dieser Plan auch nicht Gesetzeskraft erlangt, so ist er doch ausdrücklich — auch von der inzwischen aus den Neuwahlen hervorgegangenen Kammer — als Grundlage für die geforderte und bewilligte Inbaugabe von 6 Linienschiffen im Jahre 1906 anerkannt worden. Die Umwälzung im Linienschiffsbau, die das englische Dreadnoughtprojekt einleitete, ist auch für den Typ der neuen Linienschiffe maßgebend gewesen; sie werden 18300 Tonnen Wasser verdrängen, erhalten indessen eine Hauptarmierung von 2 schweren Kalibern. Durch zweckentsprechende Turmkonstruktion soll die Feuerwirkung in der Zeiteinheit wesentlich gesteigert werden bei gleichzeitiger Erhöhung der Geschoßwirkung am Ziel. Drei der Linienschiffe sollen mit in Frankreich erbauten Parsonsturbinen ausgestattet werden. Hierzu bestimmten den Minister, trotzdem es der französischen Marine an jeder eingehenden Erfahrung mit Turbinenmaschinen fehlt, die bei der Haushaltsberatung erhobenen dringenden Forderungen. Die Geschwindigkeit der Schiffe ist auf 19 Seemeilen festgesetzt. Erscheint somit auch die Stetigkeit in der Entwicklung der französischen Flotte verbürgt, so lassen sich doch gewichtige Zweifel an der Innehaltung der Baufristen nicht von der Hand weisen, zumal neuerdings die Kosten von 1906 ab auf 6 Jahre verteilt sind. Bisher ist der Bau der bewilligten 6 Linienschiffe noch nicht vergeben bis auf 2, deren Herstellung Staatswerften aufgetragen ist, deren Kielstreckung aber noch nicht stattgefunden hat.

Eine große Verzögerung hat die Durchführung des Flottengesetzes vom Jahre 1900 erfahren; von den sechs Linienschiffen, die mit Ablauf des Jahres 1906 in Dienst treten sollten, ist noch keins, von den drei Panzerkreuzern nur einer, „Léon Gambetta“, im aktiven Dienst. Zwei der Linienschiffe, „République“ und „Patrie“, haben zwar zufriedenstellend ihre Probefahrten erledigt, bei denen sie als Höchstleistung 19,5 und 19,1 Seemeilen Geschwindigkeit (verlangt waren 18,0 Seemeilen) erreichten, bedürfen aber noch der Instandsetzung für den Eintritt in die Flotte. Sie verdanken die nahezu pünktliche Innehaltung des Ablieferungstermines auch nur der Marokkokrise des Frühjahres, die den Marineminister zur Beschleunigung des Baues veranlaßte. Ihre amtliche Erprobung verlief übrigens mit ungewohnter Schnelligkeit.

Der zweite Panzerkreuzer, „Jules Ferry“, hat die im Dezember 1905 begonnenen, durch eine Kesselhavarie im Mai unterbrochenen Probefahrten im November wieder aufgenommen; die bisherigen Ergebnisse, 22,8 Seemeilen Geschwindigkeit, übertreffen den Anschlag. Der dritte Panzerkreuzer, „Victor Hugo“, hat gegen Ende des Jahres die Probefahrten begonnen.

Die Bestückung der aus der Ära Pelletan stammenden Panzerkreuzer „Edgar Quinet“ und „Waldeck-Rousseau“ ist auf vierzehn 19,4 cm-SK. erhöht worden; sie befinden sich ebenso wie „Jules Michelet“ und „Ernest Renan“, der im April vom Stapel lief, in entsprechend vorgeschrittenem Bauzustande. An gefechtsbereiten großen Schiffen hat also die französische Flotte im Jahre 1906 den Zuwachs von 2 Linienschiffen und 1 Panzerkreuzer aufzuweisen.

Bei den Torpedobootsjägern ist man zu größerer Wasserverdrängung (420 Tonnen) übergegangen; sie haben noch ein Bugrohr und eine Bestückung von fünf 6,5 cm-SK. erhalten, so daß 1906 infolge der vergrößerten Baukosten nur sechs an Stelle der bewilligten zehn in Bau gegeben wurden. Der Bau von Torpedobooten ist vor der Hand eingestellt worden.

Die Erprobungen des Tauchbootes „Émeraude" sind zwar noch nicht ganz zum Abschluß gelangt, doch sind 16 Boote dieses Typs in Bau gegeben, für 4 weitere Versuchsboote großen Typs als Angriffs-Unterseeboote sind die Pläne festgestellt. Die Motorfrage scheint noch nicht genügend geklärt zu sein, und daher ist das langsame, vorsichtige Vorgehen geboten.

Ein Rückblick auf die Tätigkeit der fertigen Flotte zeigt, daß diese in der kriegsmäßigen Ausbildung stetig fortgeschritten ist. Die großen Manöver im Juli und August, an denen beide heimischen Geschwader und die bewegliche Verteidigung des Mittelmeeres teilnahmen, verliefen ohne Störung. Sie dienten der taktischen Schulung der Flotte nach dem neuen Signalbuch und der Taktik der Admirals Fournier sowie der Erprobung der Leistungen der Torpedo- und Unterseeboot-Flottillen bei der Küstenverteidigung, bei der namentlich die letzteren glänzend abschnitten; dies hatte einen erneuten Ansturm der jungen Schule gegen die „Mastodonts" zur Folge, der aber von M. Thomson abgeschlagen wurde.

Die bei den Manövern zu Tage getretenen Mängel der Schießausbildung will der Minister durch die Einrichtung einer Schiffsartillerie-Schule, die auf Panzerkreuzer „Pothuau" im Oktober in Tätigkeit trat, beseitigen.

Die anderweite Verteilung der englischen Seestreitkräfte und die entente cordiale werden 1907 auch eine den veränderten Verhältnissen entsprechende Verteilung der französischen Geschwader zur Folge haben. Für das Jahr 1906 kommt nur die daraufhin ausgeführte Zurückziehung von 3 Panzerkreuzern aus den chinesischen Gewässern, von denen nur zwei ersetzt wurden, in Frage.

Zu militärpolitischem Dienste wurde Linienschiff „Charlemagne" und Torpedobootsjäger „Dard" zu Anfang des Jahres zum Demonstrationsgeschwader gegen die Türkei, zu Ende des Jahres der Chef des Mittelmeergeschwaders Vize-Admiral Touchard mit der 1. Division seines Geschwaders als Befehlshaber des französisch-spanischen Demonstrationsgeschwaders gegen Marokko verwendet. Panzerkreuzer „Marseillaise", „Condé", „Amiral Aube" wurden zur Beisetzung der Gebeine des Commodore Jones im April nach Annapolis, „Amiral Aube" zur Krönungsfeier im Juni nach Norwegen entsandt. Zu Ehren des Präsidenten der Republik paradierte das Mittelmeergeschwader im September vor Marseille.

Bemerkenswerte Havarien des Schiffsmaterials traten auf: Panzerkreuzer „Marseillaise", „Dupleix", „Montcalm" erlitten Wellenbrüche mit Verlust der Schraube; „Condé" erfuhr schwere Verletzungen des Achterschiffes durch Seegang; Torpedobootsjäger „Fronde" wurde im Taifun in Hongkong auf Land getrieben und schwer havariert, er verlor 4 Mann; Unterseeboot „Lutin" sank infolge eines Bedienungsfehlers, seine ganze Besatzung (2 Offiziere 14 Mann) ertrank; das Torpedoschulschiff, Dreidecker „Algésiras", verbrannte vollständig, wobei 3 Mann umkamen; auf Panzerkreuzer „Jules Ferry" verunglückten infolge einer Kesselexplosion 4 Mann; auf mehreren Torpedobooten forderten Kesselrohrexplosionen Opfer.

In organisatorischer Beziehung wurde der Eintritt der Seekadetten erleichtert, das Funkentelegraphen- und das Unterseebootspersonal erhielten eine neue Organisation, die Ergänzung des Marine-Ingenieurkorps wurde neu geregelt, die Einstellungsbedingungen für Heizer infolge von Personalmangel herabgesetzt.

Die Werft von Biserta wurde am 10. Mai feierlich durch den Marineminister ihrer Bestimmung durch Eindocken des „Galilée" übergeben.

Vereinigte Staaten von Amerika.

Wie auf der östlichen Halbkugel, so ist auch in den Vereinigten Staaten von Amerika das verflossene Jahr in politischer Beziehung kein völlig ruhiges gewesen. Wenn auch kriegerische Zusammenstöße größerer Art der transatlantischen Welt erspart

geblieben sind — für die Union kommen nur gelegentliche kleinere Gefechte auf den Philippinen in Betracht —, so haben doch die süd- und mittelamerikanischen Vettern den Staatsmännern der Union fast unablässig Sorgen bereitet, welche durch die immer wieder auftauchende Befürchtung, daß die übrigen Großmächte durch selbständiges Eingreifen die Monroe-Doktrin verletzen könnten, nur verschärft wurden. Zwar hat der Verlauf des im Juli v. Js. in Rio de Janeiro abgehaltenen panamerikanischen Kongresses den Erwartungen der Imperialisten insofern entsprochen, als die vertretenen Staaten dem nordamerikanischen Staatssekretär Root großartige Huldigungen bereiteten und sich, wenigstens äußerlich, der Führung der Union fügten. Jedoch haben sich die Verhältnisse in Venezuela keineswegs erfreulicher gestaltet, in der Panamazone und auf S. Domingo wurden Truppenlandungen zeitweilig nötig, und auf Kuba endlich haben die Unruhen unter der Bevölkerung schließlich eine beträchtliche Machtentfaltung notwendig gemacht, welche einer Besitzergreifung sehr ähnlich sieht, wenn man sich auch in der Union mit Rücksicht auf das starke Negerelement auf der Perle der Antillen noch heftig gegen eine endgültige Annexion sträubt. Auch auf den Philippinen genießt die Union noch immer keine reine Freude, da lokale Putsche nicht aufgehört haben, obwohl man der Bevölkerung die Mitwirkung an der Regierung durch eine parlamentarische Vertretung in nahe Aussicht gestellt hat. Wenn man daher auch der Unionspolitik Mißerfolge während des verflossenen Jahres nicht nachsagen kann, vielmehr ihre Suprematie auf der westlichen Hemisphäre entschieden an Stärke gewonnen hat, wie das auch neuerdings bei dem Besuche der Panamazone durch den Präsidenten Roosevelt an den Tag getreten ist, so ist diese Lage doch noch keine solche geworden, daß der Ausblick in die Zukunft ein ganz ungetrübter wäre.

Als besondere Ereignisse des verflossenen Jahres sind das furchtbare Erdbeben von S. Francisco und zwei schwere Orkane zu erwähnen, welch' letztere die atlantischen Küsten der Union heimgesucht haben und schwere Verluste an Eigentum und Menschenleben verursachten. Sie sind auch in militärischer und maritimer Beziehung insofern nicht ohne Bedeutung gewesen, als sie einerseits Beschädigungen der Küstenwerke und einiger kleinerer Kriegsfahrzeuge im Gefolge hatten, anderseits aber auch Heer und Flotte Gelegenheit zu rühmenswerter Hilfstätigkeit boten.

Die stetige Entwickelung der Flotte ist durch die vorerwähnten Verhältnisse und Begebenheiten nicht aufgehalten worden, wenn die Übungen auch dadurch mehr oder minder empfindlich gestört worden sind. Diese Übungen haben sich im allgemeinen in der Richtung gesteigerter Personalausbildung und taktischer Vervollkommnung der einzelnen Verbände bewegt. Sie sollen besonders in letzter Beziehung sehr erfreuliche Ergebnisse gezeitigt haben, was umsomehr Erwähnung verdient, als die Flotte mit dem Hinzutreten neuer Schiffe mit wachsendem Personalmangel dauernd zu kämpfen hatte. Auch die erhöhten Schießleistungen mit Geschützen und Torpedos werden wieder rühmend erwähnt und geben Zeugnis von intensiver und erfolgreicher Ausbildungstätigkeit. Die materielle Stärke der Flotte hat im letzten Jahre sehr erheblich zugenommen: es sind während desselben bis auf die neubewilligten Linienschiffe „Michigan“ und „South Carolina“ — von den 3 Scouts und einigen kleineren Fahrzeugen abgesehen — sämtliche Neubauten zu Wasser gebracht worden, und das fertige Material ist um nicht weniger als 8 Linienschiffe und 6 Panzerkreuzer vermehrt worden, während 7 Linenschiffe und 2 Panzerkreuzer im Ausbau kräftig gefördert worden sind. Eine Erweiterung des Bauprogramms ist allerdings nicht eingetreten, weil die einzige Vermehrung, das große Linienschiff, nur im Prinzip bewilligt worden ist und erst in diesem Jahre in Bau gegeben werden soll.

Größere organisatorische Maßnahmen sind nicht eingetreten, weil die Fragen der Organisation des Offizier- und Ingenieurkorps, des Admiralstabes und der Reorganisation des Marinedepartements ihre Erledigung noch nicht gefunden haben. Dahingegen ist die geplante Gliederung der Flotte ihrem Ziele dadurch näher gebracht worden, daß

alle an der atlantischen Küste stationierten Schiffe, insbesondere die eigentliche Schlachtflotte, unter Auflösung der früheren Küsten- und Schulgeschwader, zu neuem Verbande, der atlantischen Flotte, unter einem besonderen Flottenchef vereinigt worden sind, während die asiatischen und pazifischen Formationen nur noch aus Kreuzern bestehen. Der weitere Ausbau dieser Organisation wird weiter unten besprochen werden. Von Vorteil für die Tätigkeit innerhalb der Marine ist es auch gewesen, daß der befürchtete Wechsel in der Leitung im verflossenen Jahre noch nicht eingetreten ist, vielmehr erst jetzt erfolgen wird, nicht minder aber, daß auch im Kommando des wichtigsten Verbandes, der atlantischen Flotte, ein Wechsel nicht nötig wurde. Dahingegen hat der Tod des Chefs der asiatischen Flotte sowie der terminmäßige Ablauf des Kommandos des Chefs des pazifischen Geschwaders zu einem Wechsel in diesen Kommandostellen geführt; auch sind in der Besetzung der Stellen von drei wichtigeren Bureauchefs im Marinedepartement Änderungen nötig geworden bzw. unmittelbar bevorstehend. Ein Bild von dem befriedigenden Zustande der Marine wurde der Außenwelt und besonders auch dem amerikanischen Publikum durch die glänzende Flottenrevue vorgeführt, welche Präsident Roosevelt am 3. September in der Oyster-Bay abhielt. Wie die Presse mit berechtigtem Stolze über diese Revue berichtet hat, so darf auch angenommen werden, daß sie zur Belebung des Flottengedankens im Volke nicht unwesentlich beigetragen hat. Dafür sorgt anderseits die gesteigerte Tätigkeit des Flottenvereins, welcher am 6. Oktober einen großen Flottentag abhielt und diese Einrichtung zu einer dauernden zu machen bestrebt ist.

Der Ausbau der Werfteinrichtungen ist gleichfalls gefördert worden, wenn auch nicht in dem der Materialvermehrung voll entsprechenden, wünschenswerten Umfange. In dieser Beziehung wie auch hinsichtlich der Ausgestaltung der Küstenbefestigungen und deren Besetzung hat der Kongreß größeren Widerstand geleistet, als von mancher Seite gebilligt wird.

Als besonderes Ereignis ist zu erwähnen die Überführung des großen Schwimmdocks Dewey nach den Philippinen, ein Unternehmen, welches nicht nur in seemännisch-technischer Hinsicht eine hervorragende Leistung genannt werden muß, sondern auch den Wert der asiatischen Flottenbasis nicht unwesentlich erhöht hat.

Von Unfällen ist die Marine im abgelaufenen Jahre nicht ganz verschont geblieben, wenn solche auch weniger zahlreich und bedeutend waren, als in den Vorjahren. In erster Linie steht hier eine schwere Kartuschaufflammung auf dem Linienschiffe „Kearsarge“, bei welcher 2 Offiziere und 7 Mann getötet und mehrere Leute verwundet wurden. Sodann kamen zweimal Kollisionen zwischen Linienschiffen im Verbande vor, einmal beim Fahren in engem Fahrwasser, das andere Mal im Nebel. Bei beiden Kollisionen erfolgten nicht ganz leichte Beschädigungen der Schiffe, aber keine Menschenverluste. Die Ursache beider Zusammenstöße lag anscheinend in unvollkommener Sicherheit in der Handhabung der Schiffe durch die Wachoffiziere, deren Dienst wegen Personalmangels zum Teil durch Fähnriche versehen werden mußte. Einzelne Grundberührungen sowie Zusammenstöße zwischen Torpedobooten erfordern keine besondere Besprechung. Empfindlicher ist es, daß wiederum auf dem Schießplatze von Indian Head das lange Feld eines 30,5 cm-Geschützes abflog, wenn auch ein Menschenverlust dabei nicht eintrat.

Im allgemeinen läßt sich daher sagen, daß die Marine der Vereinigten Staaten im verflossenen Jahre sich in einer für das Land sehr erfreulichen Weise weiter entwickelt und verstärkt hat und selbst, wenn der Kongreß sich zu keiner weiteren Vermehrung des Materials entschließen sollte, dahingegen aber einen schnellen und zielbewußten Ersatz der veraltenden Schiffe sicherstellt, in Zukunft den dritten Platz in der Reihe der Seemächte ohne Zweifel behaupten, wenn nicht gar den zweiten erringen wird. Dahingegen hat trotz aller Anstrengungen patriotischer und weitsichtiger Kreise die amerikanische Handelsmarine keine Fortschritte aufzuweisen, und es wird abzuwarten sein, ob das neue Jahr den unablässig fortgesetzten Bestrebungen in dieser Richtung sich

günstig erweisen wird. Die Entscheidung liegt bei dem Kongreß, welchem die früheren Subventionierungsvorschläge wieder vorliegen.

Japan.

Für die Marine Japans ist das Jahr 1906 neben dem energisch fortgesetzten weiteren Ausbau der Flotte hauptsächlich der Ausbesserung der Schäden gewidmet gewesen, die der Krieg dem Material verursacht hatte. Unermüdlich ist die schon im Vorjahre so erfolgreich begonnene Hebung der gesunkenen Schiffe fortgeschritten; als letzte wurden der früher russische Kreuzer „Nowik“ und Togos Flaggschiff, die „Mikasa“, wieder flott gemacht. Allerdings haben die vorhandenen Mittel sowohl an Geld wie an Arbeitskräften sich den hochgespannten Anforderungen, die eine lebhafte Neubautätigkeit in Verbindung mit den zahlreichen Reparaturen und Umbauten an die Werften stellte, nicht gewachsen gezeigt. Von den genommenen russischen Schiffen sind bis Ende des Jahres nur 5 (1 Linienschiff, „Iki“, 2 Küstenpanzerschiffe, „Okinoschima“ und „Minoschima“, 1 Panzerkreuzer „Aso“ und 1 geschützter Kreuzer „Soja“) wieder dienstbereit geworden; die Fertigstellung der übrigen, darunter 5 Linienschiffe, hat vor dringenderen Arbeiten zurückstehen müssen. Dagegen sind, wie aus der neuen Zusammensetzung der Geschwader hervorgeht, die japanischen Linienschiffe mit alleiniger Ausnahme der „Mikasa“ sämtlich wieder verwendungsbereit, und zur Überholung kommen jetzt die 6 Panzerkreuzer der „Adzuma“- bzw. „Asama“-Klasse heran, die seit Beginn des Krieges ununterbrochen in Dienst gewesen sind.

Was die Neubauten anbetrifft, so sind auch diese nicht so schnell gefördert worden, wie ursprünglich geplant war; wenigstens sind die zu Beginn des Jahres durch die Presse bekannt gewordenen Termine der Stapelläufe nicht innegehalten worden. Fertiggestellt wurde im abgelaufenen Jahre die Mehrzahl der 29 während des Krieges begonnenen Torpedobootszerstörer, die allerdings auf japanischen Werften nur zusammengesetzt sind, während das Material in bearbeitetem Zustande aus England gekommen war. Einen beträchtlichen Stärkezuwachs hat die japanische Marine ferner durch die in England gebauten und gegen Mitte des Jahres nach Japan überführten Linienschiffe „Katori“ und „Kaschima“ erhalten. Diese beiden Schiffe werden, abgesehen von nach wie vor vom Ausland zu beziehenden Spezialtypen, für absehbare Zeit die letzten sein, die Japan auf außerheimischen Werften in Bau gegeben hat, denn es unterliegt keinem Zweifel, daß das Land sich infolge des ungeheuren Aufschwungs seiner Schiffbauindustrie aus Anlaß des letzten Krieges auch in bezug auf den Bau der größten Kriegschiffe ganz auf eigene Füße zu stellen beabsichtigt. Im Bau befinden sich zur Zeit auf japanischen Werften 2 Linienschiffe („Satsuma“, „Aki“), 4 Panzerkreuzer („Tsukuba“, „Ikoma“, „Kurama“, „Ibuki“) und 3 geschützte Kreuzer („Tone“, „Magami“, „Jodogawa“). Von diesen sind im Laufe des Jahres 1906 vom Stapel gelaufen das Linienschiff „Satsuma“ (15. November in Yokosuka) und der Panzerkreuzer „Ikoma“ (9. April in Kure). Die schnellsten Fortschritte scheint der Bau des Panzerkreuzers „Tsukuba“ zu machen, der Ende 1905 in Kure vom Stapel gelaufen und zur Zeit bereits in das Probefahrtsverhältnis eingetreten ist. Die Fertigstellung dieses Ende 1904 begonnenen Neubaus würde also etwa 24 Monate in Anspruch genommen haben, gewiß eine anerkennenswerte Leistung. Außer diesen Neubauten ist die Kiellegung für 2 weitere Linienschiffe zu je 21 000 Tonnen und für 2 Panzerkreuzer von je 18 650 Tonnen geplant, vielleicht inzwischen sogar schon erfolgt.

Nach Fertigstellung der vorerwähnten Neubauten wird Japan nach Maßgabe des Tonnengehalts unter den großen Marinen unbestritten die fünfte Stelle einnehmen.

Hand in Hand mit der Vermehrung des Materials geht ein entsprechender Zuwachs des Personals sowie ein planmäßiger Ausbau der Häfen und Werften. Einige der bisher unwichtigeren Kriegshäfen sollen zu erstklassigen Stützpunkten erweitert werden

(Ominato, Makung, Takeschiki), daneben ist die Anlage zweier neuer Kriegshäfen an der koreanischen Küste geplant.

Alle diese Neubauten und Neueinrichtungen, vermehrtes Personal und vermehrte Indiensthaltungen werden auch beträchtlich erhöhte Kosten mit sich bringen. Während Japan bisher mit einem verhältnismäßig geringen Marine-Etat ausgekommen ist, wird der letzte Krieg auch hierin Wandel geschaffen haben. Zur Zeit läßt sich allerdings infolge der weitgehenden Verwendung von für den Krieg flüssig gemachten Mitteln für Neubau- und Reparaturzwecke nicht klar übersehen, welche Kosten die erweiterten Flottenpläne dem Lande bisher auferlegt haben und noch auferlegen werden. Nur soviel ist bekannt geworden, daß der nächste Marine-Etat einen besonderen auf sieben Jahre zu verteilenden Kredit von 567 Millionen Mark fordert, aber auch eine bedeutende Erhöhung des laufenden Etats wird nicht zu umgehen sein.

Italien.

Das Jahr 1906 hat Italien nur einen geringen materiellen Zuwachs an maritimer Wehrkraft gebracht, mit um so größerer Befriedigung kann das Land auf das Gedeihen der inneren Entwickelung der Marine blicken. Der tatkräftige, umsichtige Minister Vizeadmiral Mirabello ist trotz der verschiedenen Wechsel des Gesamtministeriums der Marineverwaltung erhalten geblieben und hat mit geschickter und glücklicher Hand das Sanierungswerk der inneren Verhältnisse der Marine weiter durchführen können. Einen Beweis für die rastlose Initiative dieses Mannes, dessen Verlust die italienische Marine wohl um Jahre in der Entwickelung wieder zurückgebracht hätte, liefern die zahlreichen Gesetze, Gesetzentwürfe und Erlasse über Neuorganisationen und Verbesserungen, insbesondere auf wirtschaftlichem Gebiete, die zum größten Teil schon die Genehmigung der Kammer gefunden haben. An dieser Stelle seien nur folgende erwähnt: die Neuorganisation des Admiralsrates, des Obermarinerates, des Komitees zur Begutachtung der Schiffsneubaupläne, die Gesetze über die Verbesserung der Beförderungs- und Pensionsverhältnisse der Unteroffiziere, über die Verbesserung der Gehaltsbezüge des Offizierersatzes, über die Verbilligung des Eintritts in die Seeoffizier- und Ingenieurlaufbahn, die Neuorganisation des Maschinisten- und Feuermeisterpersonals, die Anlage von Kohlen-, Lebensmittel- und Munitionsdepots, die Modernisierung der Häfen, der Werften und Befestigungsanlagen, die Änderungen auf dem Gebiete des Musterungsgeschäftes und die Gesetze über die Ausrangierung alter Kriegsschiffe. Die verschiedenen Dekrete im Verwaltungsgebiete zeigen das klare Bestreben des Ministers, wo irgend angängig, Ersparnisse zu machen und die Mittel des Staates aufs ökonomischste zu verwerten, anderseits aber auch auf jede mögliche Weise die Lage des Personals zu verbessern. Die hohe Achtung und Wertschätzung, die sich der Minister allgemein zu erringen verstand, gestattete ihm auch, den Sturm abzuwettern, der gegen Mitte des Jahres durch die Vorlage der Berichte der parlamentarischen Untersuchungskommission über die Verhältnisse in der Marine im ganzen Land und besonders in der Kammer heraufbeschworen wurde. Seine Entgegnungen wirkten derart überzeugend, daß die Kammer der Marineverwaltung ihr vollstes Vertrauen aussprach; damit war diese unangenehme Angelegenheit, die seit Jahren die Gemüter beunruhigte, endgültig zu Grabe getragen. Das kühne, offene Eintreten des Ministers für die Marine hat nicht wenig dazu beigetragen, ihr im ganzen Lande Sympathien zu erwerben.

Außerhalb Italiens ist die italienische Marine im verflossenen Jahre nur einmal in den Vordergrund getreten, als eine Division von 3 Panzerkreuzern dem Präsidenten der französischen Republik, der in Marseille zum Besuche der Kolonialausstellung weilte, die Grüße der befreundeten Nation überbrachte. Diese Entsendung war gleichzeitig der Dank für die im April nach den neapolitanischen Gewässern gesandte Hilfsexpedition eines Teils des französischen Mittelmeergeschwaders gelegentlich des Ausbruchs des Vesuvs.

Der Schiffsbestand der italienischen Flotte hat sich im Rahmen der früheren Bewilligungen und des Flottengesetzes vom 21. Juni 1905 vermehrt. Der Minister hat die Absicht, an dem Flottengesetz festzuhalten, mit der einzigen Änderung, im nächsten Jahre ein Linienschiff mit bedeutend erhöhtem Tonnengehalt, das höchste Offensiv- und Defensivkraft in sich vereinigt, zu beantragen. Gegen irgendwelche Abrüstungsgedanken hat er sich noch in den letzten Tagen auf das schärfste verwahrt. Der Etat für das Jahr 1907/08 wird sich in den Grenzen des Flottengesetzes bewegen.

Von den im Bau befindlichen Fahrzeugen sind 4 Torpedobootszerstörer, 10 Torpedoboote und 2 Unterseeboote im Laufe des Jahres vom Stapel gelaufen: Torpedobootszerstörer „Bersagliere", „Granatiere", „Artigliere", „Lanciere"; Torpedoboote „Orione", „Orsa", „Olimpia", „Pallade", „Gabbiano", „Cigno", „Calliope", „Cassiopea", „Clio", „Alcione"; Unterseeboote „Squalo" und „Narvalo".

Auf Stapel befinden sich noch: Linienschiff „Roma", Panzerkreuzer „San Giorgio", „San Marco" und 2 zur Zeit bei Orlando in Livorno im Bau befindliche Panzerkreuzer, die zwar für Rechnung der Gesellschaft gebaut werden, mit aller Wahrscheinlichkeit aber in den Besitz der Marine übergehen werden; ferner 10 Torpedobootszerstörer, 23 Torpedoboote und 9 Unterseebote. Der Bau des Blockadekreuzers „Voragine" ist im Laufe des Jahres eingestellt worden, so daß die ausgeworfenen Mittel für andere Neubauten verfügbar geworden sind.

Im Ausbau befinden sich: Linienschiff „Regina Elena", dessen Fertigstellung auf Herbst 1906 verschoben worden war, zur Zeit aber noch nicht erfolgt ist; Linienschiff „Vittorio Emanuele", das Herbst 1907 fertig sein soll, und Linienschiff „Napoli", dessen Ausrüstung Sommer 1907 beendet sein soll. Die Fertigstellungstermine dieser Linienschiffe sind schon wiederholt angeblich wegen verspäteter Panzerlieferungen verschoben worden.

Die aktiven Verbände des Inlandes haben nur wenige Veränderungen erfahren. „Vettor Pisani" ist aus dem Mittelmeergeschwader ausgeschieden, im Reservegeschwader ist „Sicilia" durch „Re Umberto" ersetzt worden. Die Jahresausbildung der Geschwader fand programmäßig statt. Die Fahrten des Mittelmeergeschwaders beschränkten sich auf kleinere Übungsreisen an der Westküste Italiens, der Riviera, der Küsten Sardiniens und Siziliens. Das Reservegeschwader unternahm eine mehrmonatige Reise in der Adria, die sich bis nach Venedig erstreckte. Die Preisschießübungen fanden in der zweiten Hälfte des September vor Gaeta statt, wobei es dem Mittelmeergeschwader gelang, den Königspreis zu erringen, der im vorigen Jahre an das Reservegeschwader gefallen war. Beide Geschwader waren vom 10. Oktober bis Anfang November im Jonischen Meere zu Flottenübungen zusammengezogen, deren Schlußperiode der König beiwohnte.

Die Auslandsstationen sind zur Zeit nur mit 3 geschützten Kreuzern besetzt. In Amerika befinden sich „Fieramosca" und „Dogali"; „Umbria" ist Ende Oktober in die Heimat zurückgekehrt. In Ostasien kreuzt „Marco Polo", dessen Rückreise bereits angeordnet ist; das Ersatzschiff, der geschützte Kreuzer „Vesuvio", befindet sich schon auf der Ausreise. „Calabria" trifft Anfang 1907 nach einer zweijährigen Reise um die Welt in Italien wieder ein; mit diesem Kreuzer kehrt der Herzog von Udine in die Heimat zurück. Im Roten Meere und Indischen Ozean ist die italienische Flagge durch 3 kleinere Fahrzeuge vertreten.

Rußland.

Für **Rußland** hat das Jahr 1906 **wesentliche** Fortschritte in dem Wiederaufbau der Marine und in der Gesundung aller ihrer Teile, wie sie der Krieg als dringend notwendig erwies, noch **nicht** gebracht. Wiederholte Meutereien in den Marinegarnisonen und auf den Schiffen zeigten, daß es der revolutionären Propaganda gelungen ist, den Geist der Besatzungen zu durchdringen, und die bei den Gerichtsverhandlungen

zur Sprache kommenden Mißstände bewiesen, daß die Aufgabe der Heranziehung eines zuverlässigen Personals bisher von dem Offizierkorps nicht mit dem erforderlichen Ernst in Angriff genommen ist.

Von der Marineverwaltung sind einzelne Reformen, welche die Reorganisation der Verwaltung und die Heranbildung eines leistungsfähigen Personals bezwecken, zur Ausführung gebracht, so die Schaffung eines Generalstabes der Marine, die Zulassung der Söhne weiterer Kreise der gebildeten Bevölkerung zum Eintritt in das Marine-Kadettenkorps, die Ausbildung der Seekadetten der Seeoffizier-, Ingenieur- und Baumeisterlaufbahn auf den modernsten Schiffen der Marine und die Ausbildung der gesamten Rekruten der Flotte in einem selbständigen Kommando.

Die Frage, in welchem Umfange die russische Flotte wieder aufzubauen ist, wurde im vergangenen Jahre nicht gelöst. Da die Anfang 1906 zum ersten Male zusammengetretene Reichsduma zu irgendwelchen Entschlüssen bezüglich der Reichsverteidigung nicht gelangt war, so wurde als nächstliegendes Ziel der Marinepolitik die Verteidigung der Seeküsten — im Baltischen Meere in erster Linie durch Torpedobootsflottillen — bezeichnet; dementsprechend wurde den Sommer über ein hauptsächlich aus Torpedofahrzeugen bestehendes Geschwader zum Schutze der Baltischen Küsten in Dienst gehalten, während sich im Schwarzen Meere der durch den Krieg nicht berührte Teil der Flotte teils in Dienst, teils in armierter Reserve befand. Aus Ostasien wurden alle Schiffe von Gefechtswert bis auf „Askold“ und „Jemtschug“ sowie Torpedoboots- und Unterseebootsstreitkräfte zurückgezogen. Dort scheint man in erster Linie auf die Sicherung des Amurküstengebietes durch Kanonenboote bedacht zu sein.

Während man sich nach Beendigung des Krieges zunächst auf den Weiterbau der 1904/05 begonnenen Schiffbauten — außer Torpedobooten 2 Linienschiffe und 4 Panzerkreuzer für die Baltische, 2 Linienschiffe für die Schwarze Meer-Flotte — beschränkte, forderte und erhielt der Marineminister gegen Ende des Jahres 1906 die Genehmigung zum Bau von zwei weiteren Linienschiffen größten Deplacements, die auf russischen Werften im Laufe von vier Jahren zu erbauen sind.

Einen Überblick über den Stand der Schiffbauten gibt folgende Tabelle:

Typ	Name	Bauwerft	Stapellauf	Beabsichtigter Termin der Fertigstellung
Linienschiff	„Imperator Pawel I“	Baltische Werft St. Petersburg	—	1908
"	„Andrei Perwoswanny“	Galeereninselwerft St. Petersburg	Oktober 1906	1908
"	„Joann Slatust“	Ssewastopol	Mai 1906	1907
"	„Swjatoi Ewstafi“	Nikolajew	November 1906	1907
Panzerkreuzer	„Rurik“	Vickers, England	November 1906	1907
"	„Admiral Makarow“	La Seyne, Frankreich	Mai 1906	1907
"	„Pallada“	Neue Admiralitätswerft St. Petersburg	November 1906	1908
"	„Bajan“	"	—	1908
Kanonenboot	„Giljak“	"	Oktober 1906	1907
"	„Bobr, Ssiwutsch“	Newskiwerft St. Petersburg	—	1907
"	„Korejetz“	Putilow, St. Petersburg	—	1907
Minenschiff	„Jenissei“	Baltische Werft St. Petersburg	Juli 1906	1907
"	„Amur“	St. Petersburg	—	1907

Aus der Tabelle geht hervor, daß die russische Marine 1906 den Stapellauf von nicht weniger als 3 Linienschiffen, 3 Panzerkreuzern, 1 Kanonenboot und 1 Minenschiff zu verzeichnen hat. Im Ausbau befanden sich 1906 die geschützten Kreuzer „Kagul" und „Otschakow", im Umbau bzw. in Reparatur die von Ostasien zurückgekehrten Schiffe „Gromoboi", „Rossija", „Oleg", „Diana" und „Awrora".

Während die projektierten Linienschiffe mit 21 800 Tonnen, 10 30,5 cm K. und 21 sm Geschwindigkeit (Turbinen) voraussichtlich der „Dreadnought" ähneln werden, hat man versucht, bei den beiden Schiffen des „Andrei Perwoswanny"-Typs noch nachträglich die Kriegserfahrungen zu berücksichtigen, wodurch ihr Deplacement auf 17 400 Tonnen gestiegen ist.

Von den Panzerkreuzern wird „Rurik" von Vickers unter weitgehender Ausnutzung der Kriegserfahrungen (hoher Panzergürtel, zahlreiche Antitorpedobootsartillerie von 12 cm S. K., Unterwasserpanzerlängsschott) gebaut, während die drei weiteren Panzerkreuzer den bereits als veraltet anzusehenden „Bajan"-Typ darstellen werden.

Entsprechend dem Bestreben, zunächst einen Küstenschutz mittels starker Torpedobootsflottillen zu organisieren, wurde im Laufe des Jahres eine beträchtliche Anzahl von Torpedobootszerstörern und Torpedobooten fertiggestellt, die teils in Deutschland, teils in Frankreich und zum Teil in Rußland gebaut wurden. Dabei wurden verschiedene Typen konstruiert, vom großen Torpedoboot zu 300 bis 356 Tonnen bis zum Zerstörer zu 500 bis 625 Tonnen.

Größere Aufmerksamkeit ist auch dem Ausbau der Unterseebootsflottille zugewandt, die neben russischen Bootstypen („Bubnow", „Dzwiecky") amerikanische Boote („Holland" und „Lake") sowie auch deutsche Germaniaboote enthält. Neuerdings hat man sich in Rußland für Tauchboote und große Deplacements (450 Tonnen) entschieden. Zur Ausbildung des Unterseebootspersonals ist im Frühjahr 1906 in Libau eine Unterseebootsabteilung und -schule gebildet, der ein Depotschiff und die im Inlande stationierten Boote zugeteilt sind.

In Übereinstimmung mit der Verminderung des Materials ist die Zahl des Personals der Marine von 57 000 auf 40 000 herabgesetzt. Demgemäß sind neuerdings die bisherigen 20 Flottenequipagen der Baltischen Flotte in 9 zusammengezogen, auf welche die Besatzungen der Schiffe und Fahrzeuge nach neuen Grundsätzen verteilt wurden.

Die aktive Dienstzeit der Marinemannschaften ist entsprechend der für die Armee eingetretenen Herabsetzung von 7 auf 5 Jahre verkürzt.

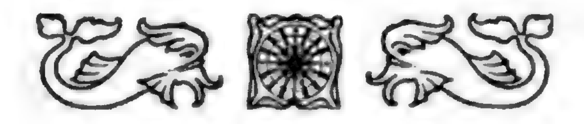
Österreich-Ungarn.

Die österreichisch-ungarische Marine sieht auf ein Jahr ruhiger, stetiger Entwicklung zurück. Diese kann naturgemäß nur eine langsame sein, da die vorhandenen Mittel nur gering sind und ein sprungweises Vorgehen schon an sich verbieten. Ein Grund dieses langsamen Fortschrittes mag jedoch vielleicht auch darin zu suchen sein, daß die Marine neben der Armee dem Kriegsminister untersteht. Bei aller Unparteilichkeit der leitenden Persönlichkeiten läßt es sich doch leicht verstehen, daß der Kriegsminister in erster Linie bestrebt sein wird, den Anforderungen der Armee gerecht zu werden, daß also die Marine in manchen Fällen stiefmütterlich behandelt wird. Die erst kürzlich stattgehabten Verhandlungen über den Etat 1907 in den Budgetausschüssen der österreichischen und ungarischen Delegation haben zur Genüge dargetan, daß die Marine sich einer lebhaften Sympathie in beiden Ländern erfreut. Den eindringlichen Worten des Marinekommandanten Montecuccoli, „die österreichisch-ungarische Marine sei zwar ausschließlich zur Küstenverteidigung berufen, sie müsse aber auch imstande sein, offensiv vorzugehen, da sie bedeutende Handelsinteressen in der Adria zu schützen habe", ist es auch gelungen, dem Budgetantrag zur Annahme zur verhelfen. Die Hauptschwierigkeit

besteht allerdings noch darin, bei der Austeilung der Bestellungen und Vergebungen der Neubauten beiden Ländern gerecht zu werden, da gesetzmäßig die Aufwendungen für Armee und Marine im Verhältnis zu den jeweiligen Quoten der Industrie beider Länder zugute kommen sollen. Dem neuen, weitergesteckten Ziele entsprechend „auch auf hoher See dem Gegner gegenübertreten zu können", hatte Graf Montecuccoli den Bau von 3 Linienschiffen zu 14500 Tonnen beantragt, während die österreichisch-ungarische Marine sich bisher auf Einheiten von 10500 Tonnen beschränkt hatte. Das Deplacement der beantragten Linienschiffe übersteigt noch um 1000 Tonnen die fertigen italienischen Linienschiffe der „Regina Margherita"-Klasse und um 2000 Tonnen die neuesten, noch im Bau befindlichen italienischen Linienschiffe. Die Armierung der neuen Schiffe wird voraussichtlich vier 30,5 cm- und acht 24 cm-Geschütze umfassen, die Geschwindigkeit 18 Seemeilen betragen. In verhältnismäßig kurzer Zeit hat die österreichisch-ungarische Marine eine Division von 3 neuen Linienschiffen die „Erzherzog"-Klasse ihrem Schiffsbestande hinzugefügt. „Erzherzog Karl" (Stapellauf 1903) hat bereits die Übungen dieses Jahres im Geschwaderverbande mitgemacht, „Erzherzog Friedrich" (Stapellauf 1904) hat seine Probefahrten mit sehr gutem Erfolg erledigt und tritt in das Geschwader ein, „Erzherzog Ferdinand Max" (Stapellauf 1905) beginnt binnen kurzem die Probefahrten. An kleineren Fahrzeugen sind 3 Torpedobootszerstörer und 4 Hochseetorpedoboote zur Flotte getreten. Im Bau sind noch 8 Zerstörer, 19 Torpedoboote; in dem Etatsvoranschlag für 1907 ist ferner der Bau von 2 Holland-Unterseebooten vorgesehen.

Die Ausbildung des Sommer-Eskadre hat ihren normalen Lauf genommen. Von Anfang März bis Mitte Mai machte das Geschwader eine längere Übungsreise nach dem östlichen Mittelmeer. Größere Übungen, in Verbindung mit Armeeteilen und der Küstenverteidigung, fanden Mitte August vor Pola statt. Die eigentlichen Flottenmanöver, während deren das Geschwader durch Indienststellung von Reserveschiffen verstärkt wurde, wurden Mitte September an der dalmatinischen Küste in der Gegend von Ragusa abgehalten. Hierbei kamen Landungsmanöver in größerem Stile zur Ausführung.

Im Auslande weilt zur Zeit nur noch der kleine Kreuzer „Kaiser Franz Josef I." auf der ostasiatischen Station. Seine Ablösung ist im kommenden Jahre vorgesehen. Der kleine Kreuzer „Panther" ist in die Heimat zurückgekehrt.



Monatsrundschau.

Deutschland. Am 17. Dezember fand in Gegenwart Seiner Majestät des Kaisers der Stapellauf des Linienschiffes „Q" auf der Germania-Werft in Kiel statt. Ihre Majestät die Kaiserin taufte das Schiff auf den Namen „Schleswig-Holstein"; die Taufrede hielt der Herzog Ernst Günther von Schleswig-Holstein.

— Marineetat 1907. Obwohl infolge der Auflösung des Reichstages und der damit hinausgeschobenen Beratung der Marineetat 1907 noch kein aktueller Gegenstand ist, seien in folgendem doch schon einige Angaben allgemeineren Interesses gemacht.

Nach der Denkschrift zum Etat für 1906 sollen 1920 vorhanden sein:	Anzahl	%	Etat 1907 unter Zugrundelegung des gleichen Prozentsatzes wie für 1920	Nach dem Etat für 1906 sind vorhanden	Mithin wären 1907 zu fordern	Es werden für 1907 gefordert
Admirale und Vizeadmirale	18	0,7	11	10	1	1
Kontreadmirale	25	1,0	15	15	—	—
Kapitäne zur See	121	4,8	74	71	3	3
Fregatten- oder Korvettenkapitäne	259	10,3	159	151	8	8
Kapitänleutnants	649	25,7	397	349	48	30
Oberleutnants zur See	849	33,7	521	470	51	33
Leutnants zur See	599	23,8	368	404	— 36	—
Zusammen . . .	2520	100	1545	1470	75	75

Da eine Inabgangstellung von Stellen für Leutnants zur See nicht angezeigt erscheint, ist ebenso wie im vorigen Jahre bei den Kapitänleutnants und Oberleutnants zur See eine entsprechende Minderforderung gestellt worden. Der Ausgleich soll nach und nach erfolgen. Von den neugeforderten 30 Kapitänleutnantsstellen sind 18 solche 1. Gehaltsklasse.

Das Marineingenieurpersonal soll vermehrt werden um 1 Chef- oder Oberstabsingenieur, 5 Stabsingenieure, 7 Oberingenieure und 13 Ingenieure — zusammen um 26 Stellen.

Beim Sanitätspersonal werden 5 Oberstabsärzte, 3 Stabsärzte, 3 Oberassistenzärzte und 2 Assistenzärzte, beim Zahlmeisterpersonal 3 Stabszahlmeister und 6 Zahlmeister mehr gefordert.

Für eine anderweitige Organisation der höheren Baubeamten sind 61 000 Mark in Ansatz gebracht; für Schiffbau und Maschinenbau werden 4 Baumeister mehr beantragt.

Für die Matrosen-, Werft-, Schiffsjungen- und Torpedodivisionen ist eine Vermehrung von insgesamt 2740 Mann gefordert, so daß der Mannschaftsbestand der Marine im Jahre 1907 37 918 Mann betragen würde.

Erste Raten werden gefordert für den Bau der Linienschiffe „Ersatz Württemberg“ und „Ersatz Baden“, des großen Kreuzers „F“ und der kleinen Kreuzer „Ersatz Greif“ und „Ersatz Jagd“, einer Torpedobootsflottille sowie des Tenders „Ersatz Ulan“. Für die Einrichtung des Hafenschiffes „König Wilhelm“ als Schiffsjungenschulschiff (vgl. das Oktober-Heft 1906) sind für 1907 400 000 Mark von den 500 000 Mark Gesamtkosten beantragt. 30 000 Mark sind für die Beschaffung einer Segelyacht „Ersatz Wille“, 400 000 Mark für die Herrichtung eines alten Panzerschiffes zu Schießversuchen und zur Ausführung der letzteren sowie zur Abhaltung von Vergleichsschießen gegen Panzerplatten gefordert.

Bei den Indiensthaltungen für 1907 soll in den bisherigen Formationen der aktiven Flotte zahlenmäßig keine Veränderung eintreten; für die Reserveformation ist außer den beiden bisherigen Küstenpanzerschiffen noch ein Linienschiff vorgesehen. Bei den Auslandsschiffen sind für Ostasien neben dem einen großen Kreuzer und den Kanonenbooten usw. drei kleine Kreuzer in Ansatz gebracht.

— Aktive Schlachtflotte. Die Linienschiffe und Kreuzer der aktiven Schlachtflotte führten vom 9. bis 16. Dezember im Verein mit der am 19. November in Dienst gestellten Manöverflottille die erste gemeinsame Winterübungsreise aus. Die Flotte ging

Digitized by Google

durch den Großen Belt in die Nordsee und kehrte nach mehrtägigen Übungen in der Deutschen Bucht durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nach Kiel zurück. Nach Beendigung der Übung wurde die Manöverflottille wieder außer Dienst gestellt. Die Linienschiffe und Kreuzer nahmen die Einzelübungen wieder auf.

— Schiffe in der Heimat. Die Minensuchdivision hat am 21. November in Cuxhaven wieder außer Dienst gestellt.

„Zieten", welcher auf seiner letzten Fischerei-Kontrollfahrt Harwich anlief, hat am 15. Dezember seine Besatzung reduziert.

Die I. Schulflottille ist am 11. Dezember aufgelöst.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Das Flaggschiff „Fürst Bismarck" hat Tsingtau verlassen und ist über Schanghai, Futschau, Amoy und Swatau nach Hongkong gegangen.

„Leipzig" hat die Ausreise von Batavia nach Soerabaja und Amboina fortgesetzt.

„Niobe" hat Schanghai verlassen und liegt jetzt in Nanking.

„Iltis" ist von Hankau über Nanking nach Schanghai gegangen.

„Jaguar" hat nach Futschau Wusung aufgesucht und besuchte längere Zeit Nagasaki.

„Luchs" traf von Dalny in Schanghai ein und ging nach Futschau, Amoy und Swatau mit dem „Fürst Bismarck" zusammen weiter.

„Tiger" liegt seit dem 29. Oktober zur jährlichen Überholung und Reparatur in Tsingtau.

Amerikanische Station. „Bremen" hat St. Thomas wieder verlassen und mit ihrem neuen Kommandanten Port au Prince und Kingston besucht.

„Panther" ging von Curaçao nach Cartagena (Columbien), Port Limon (Costa Rica) und Bluefields (Nicaragua). Von hier dampfte das Kanonenboot wegen der Strandung des Dampfers „Prinzessin Viktoria Luise" beschleunigt nach Kingston.

„Falke" traf am 5. Dezember vor Punta Arenas in Montevideo ein, von wo der Kreuzer die Heimreise nach Deutschland antreten soll.

Afrikanische Stationen. „Bussard" hat nach beendeter jährlicher Reparatur Daressalam verlassen und ging nach Tanga.

„Seeadler" ist von Sansibar nach Daressalam zurückgekehrt.

„Sperber" liegt mit seiner neuen Mannschaft noch in Duala.

Australische Station. „Condor" ging am 27. November von Suva nach Jaluit.

„Planet" hat noch Herbertshöhe als Poststation. Der Ablösungstransport für das Vermessungsschiff ist am 14. Dezember von Manila nach Friedrich Wilhelmshafen weitergegangen.

— Schulschiffe. „Stosch" verließ Alexandrien am 14. Dezember, um nach Neapel zu gehen; „Charlotte" besuchte Smyrna und Alexandrien und ging nach Beirut. „Stein" ist von San Juan nach Kingston und Vera Cruz weitergegangen.

— Hilfeleistung S. M. S. „Bremen". Nach der Strandung des Touristendampfers „Prinzessin Viktoria Luise" der Hamburg—Amerika-Linie bei der Einfahrt nach Kingston am 17. Dezember leistete der Kreuzer „Bremen" Hilfe und nahm die Passagiere des Dampfers an Bord. Bei dem stark beschädigten Zustand und der Lage des mit hoher Fahrt auf ein Korallenriff aufgelaufenen Schiffes sind Abschleppversuche aussichtslos; der Dampfer gilt daher als verloren.

Hilfeleistung S. M. S. „Ägir". Dem in der Nacht vom 13. zum 14. Dezember bei unklarem Wetter vor der Einfahrt nach Neufahrwasser auf Grund geratenen Dampfer „Geestemünde" der Deutsch-amerikanischen Petroleum-Gesellschaft in Hamburg leistete S. M. S. „Ägir" Hilfe und schleppte ihn nach 6stündiger Arbeit ab.

— Die deutsche Seeschiffahrt im Jahre 1905. Dieser alljährlich vom Kaiserlichen Statistischen Amt herausgegebenen neuesten Zusammenstellung werden in nachstehendem einige interessantere Angaben entnommen:

Am 1. Januar 1906 hat der Bestand der deutschen Kauffahrteiflotte an registrierten Fahrzeugen mit einem Bruttoraumgehalt von mehr als 50 cbm 4320 Schiffe mit einem Gesamtraumgehalt von 3 725 456 Register-Tonnen brutto und 2 469 292 Register-Tonnen netto betragen. Das bedeutet gegen den Stand am 1. Januar 1905 eine Zunahme von 96 Schiffen, 207 809 Register-Tonnen brutto und 116 717 Register-Tonnen netto. Es ist nunmehr der weitaus größte Teil der deutschen Seeschiffe auf Grund der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 1. März 1895 einer neuen Vermessung unterzogen worden, nach welcher der Raumgehalt der Segelschiffe um etwa 4 Proz., der Raumgehalt der Seeleichter um etwa 3 Proz. und der Raumgehalt der Dampfschiffe um etwa 18 Proz. niedriger gemessen wird als nach dem alten Verfahren. Dieser Umstand ist bei Vergleichungen mit den weiter zurückliegenden Jahren zu beachten.

Die Zahl der Dampfschiffe hat in 5 Jahren um 372 Fahrzeuge zugenommen und betrug am 1. Januar 1906 1762 mit 3 121 412 Register-Tonnen brutto gegen 1390 mit 2 185 890 Register-Tonnen brutto am 1. Januar 1901. Die Zahlen für Segel- und Schleppschiffe zusammengenommen sind: 2558 mit 604 044 Register-Tonnen brutto gegen 2493 mit 640 510 Register-Tonnen brutto. Der durchschnittliche Raumgehalt nimmt bei den Segelschiffen dauernd ab, bei den Schleppschiffen und Dampfern fast ununterbrochen zu. Bei den Segelschiffen haben die Schiffe mit mehr als 3 Masten eine beträchtliche Vermehrung innerhalb dieses Zeitraumes aufzuweisen, da sie bei großer Ladefähigkeit verhältnismäßig geringe Besatzungen und Betriebskosten erfordern, so daß ihre Verwendung auf weiten Reisen und für Ladungen, deren Beförderung nicht an einen engen Zeitraum gebunden ist, sich im Vergleiche mit den Dampfern noch als lohnend erweist. Auch die Gesamtheit solcher zweimastigen Schiffe, deren Takelage durch wenige Leute bedient werden kann, wie Gaffelschoner, Schnacken, Ewer, Kutter, Galeassen usw. zeigt sowohl der Zahl wie dem Raumgehalt nach eine erhebliche Zunahme. Sehr stark abgenommen haben dagegen die Briggs, Schonerbriggs und Brigantinen, so daß es z. B. am 1. Januar 1906 überhaupt nur noch 2 deutsche Briggs gab. Ebenso sterben allmählich die dreimastigen deutschen Schiffe aus, und statt 99 Vollschiffe und 174 Barken im Jahre 1901 waren 1906 nur noch 77 Vollschiffe und 100 Barken vorhanden. Die einmastigen Schiffe haben sich nur unerheblich vermindert. Ihr Bestand am 1. Januar 1906 war 508. Die Fischerfahrzeuge haben sich von 411 im Jahre 1900 auf 512 im Jahre 1906 vermehrt, und zwar Segel- und Dampfschiffe in annähernd demselben Verhältnis. Es gab am 1. Januar 1906 333 Segel- und 179 Dampfischerfahrzeuge mit einer Besatzung von insgesamt 4838 Mann. Die Schleppschiffe haben dank der mit ihnen erzielten günstigen Betriebsergebnisse sowie wegen des vermehrten Güteraustausches zwischen den Elb- und Weserhäfen und der Entwicklung eines regen Schleppverkehrs zwischen Nordsee- und Ostseehäfen unter Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanals eine weitere Vermehrung erfahren und zählen jetzt 259. Außerdem gestattet der Dortmund-Ems-Kanal diesen im Verhältnis zu ihrer Ladefähigkeit sehr flachgehenden Fahrzeugen ein Hinaufschleppen bis zu den Kohlenbezirken Westfalens und dadurch die Zuführung deutscher Kohlen zu den Nordsee- und Ostseehäfen auf dem billigen Wasserweg ohne Umladung. Die meisten Schleppschiffe haben eine Größe von 200 bis 300 Register-Tonnen, es sind aber auch 4 von einer Größe von 700 bis 1000 Register-Tonnen vorhanden. Die größeren mit Hilfsmasten versehenen Seeleichter nehmen schneller an Zahl zu als die kleineren ohne Masten. Unter den Dampfschiffen entfiel der größte Raumgehalt mit 20 Proz. auf solche von 6000 Register-Tonnen und darüber. Deutschland besitzt zur Zeit 25 Dampfer von mehr als 10 000 Register-Tonnen brutto und steht hierin nur gegen England mit über 50 zurück; alle übrigen schiffahrttreibenden Nationen zusammen besitzen nur 24 solcher Dampfer.

Bemerkenswert ist, daß es noch 78 deutsche Segelschiffe mit einem Alter über 50 Jahre und 95 Dampfer aus den Jahren 1856 bis 1875 gibt. Über 50 Jahre alt sind 2 noch im Betrieb befindliche Dampfer. Von 96 im Jahre 1905 für deutsche Rechnung gebauten Segelschiffen wurden noch 20, von 117 Dampfern noch 15 im Ausland gebaut. Die Besatzung aller deutschen Kauffahrteischiffe überhaupt betrug am 1. Januar 1906: 64 037 Mann gegen 60 616 im Jahre 1905 und 44 872 im Jahre 1900. Dem eigentlichen seemännischen Personal gehörten 31 622 Mann (49,4 Proz.) und dem Maschinenpersonal 19 779 (30,9 Proz.) an. Auf 1 Mann kamen an Raumgehalt bei Dampfschiffen 62,1 Register-Tonnen brutto, bei Segelschiffen mit mehr als 3 Masten 82,5, Vollschiffen 76,2, Barken 67,4, Briggs 34,9, Schonern 18,4, Gaffelschonern 21,2, einmastigen Schiffen 14,9, Schleppschiffen mit Masten 83,6 und bei Schleppschiffen ohne Masten 108,2 Register-Tonnen brutto.

— Fischereischutz in der Nordsee. Klagen der Bremer-Vegesacker Fischereigesellschaft über Belästigungen ihrer Logger durch Fischdampfer lassen eine bessere Orientierung des den Schutz der Fischerei ausübenden Kreuzers „Zieten“ erwünscht erscheinen. Das Kommando des Schiffes will deshalb zum besseren und schnelleren Auffinden der deutschen Heringslogger die Nordsee in 3 Zonen einteilen (Nordzone nördlich vom 59. Breitengrad, Mittelzone zwischen dem 59. und 55. Breitengrad und Südzone südlich vom 55. Breitengrad) und von den in See gehenden und vom Fang zurückkehrenden Fischern unterrichtet werden, wo sich jeweilig die meisten Fischer aufhalten. Bei dem großen in Frage kommenden Gebiet scheint eine Unterstützung des Fischereifahrzeuges durch die solche Nachrichten sammelnden Fischereigesellschaften für eine möglichst nutzbringende Durchführung der Kontrollfahrten unerläßlich zu sein und im eigensten Interesse der Gesellschaften zu liegen.

— Dampfer „Kronprinzessin Cecilie“. Am 1. Dezember fand in Stettin auf der Vulkan-Werft der Stapellauf des Schnelldampfers des Norddeutschen Lloyd, „Kronprinzessin Cecilie“ statt; die Kronprinzessin vollzog die Taufe. Das 27 000 Tonnen (19 400 Registertonnen brutto) große, für 23,5 bis 24 Seemeilen Geschwindigkeit gebaute Schiff ähnelt dem Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II“ derselben Gesellschaft. Gelegentlich des Stapellaufes teilte der Generaldirektor Dr. Wiegandt unter Hinweis auf das baldige 50jährige Jubiläum des Norddeutschen Lloyd und des Vulkan (20. Februar bzw. 9. März 1907) mit, daß der Lloyd in den letzten 20 Jahren an den Vulkan insgesamt für 125,7 Millionen Mark Aufträge erteilt und dieser dem Lloyd dafür Schiffe mit einem Raumgehalt von 192 000 Registertonnen mit zusammen 300 000 Pferdekräften geliefert hat.

— Reeder—Schiffsoffizier-Differenzen. Zwischen dem Verein Hamburger Reeder und dem Verein deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, dem übrigens nur ein Teil der Schiffskapitäne angehört, ist es zu so wesentlichen Differenzen gekommen, daß die Reeder beschlossen, Mitglieder dieses Vereins nicht mehr in ihren Diensten zu halten. Die Reeder glaubten sich Erhebungen über die wirtschaftliche und soziale Lage der Kapitäne und Offiziere und über die Wohnungsverhältnisse an Bord nicht gefallen lassen zu können, wie anderseits die Kapitäne und Offiziere den Reedern das Recht zu Anweisungen über die Dienstausführung an Bord abstreiten und sich über die unstandesgemäße Unterbringung erkrankter Kapitäne und Schiffsoffiziere seitens der Reedereien beschweren zu müssen glaubten. Infolge Androhung der Entlassung seitens der größeren Hamburger Reedereien, denen sich auch die Bremer anschlossen, sind fast sämtliche Kapitäne und Offiziere aus dem Verein ausgetreten.

⚜

England. Neuorganisation. Der Meinungsaustausch über die geplante Organisationsänderung wird in der Presse lebhaft fortgesetzt. Bemerkenswert ist in Verbindung damit ein Vortrag, den Leutnant Bellairs, das bekannte liberale Unterhausmitglied, in Marinefragen aber ein Gegner der Regierung, am 6. Dezember in der „Royal United Service Institution“ hielt. Das Thema lautete: „The Standard of Naval Strength.“ Der Vortragende griff die Einschränkung des Schiffbauprogramms an, stellte den Two Power Standard als gefährdet hin und beurteilte die geplanten Organisationsänderungen äußerst abfällig, insbesondere wandte er sich gegen die Schwächung der aktiven Verbände. In der nachfolgenden Diskussion fand er die Zustimmung der meisten Redner.

Über die Neuverteilung der Flotten hüllt sich die Admiralität nach wie vor in Schweigen. Einige Änderungen jedoch, die einen allmählichen Übergang zu der neuen Ordnung der Dinge bedeuten, sind bereits in Kraft getreten oder für den 1. Januar angekündigt. An diesem Tage werden zwei Panzerkreuzer, „Cornwall“ und „Cumberland“, aus dem II. Kreuzergeschwader zurückgezogen und treten zu den Reservedivisionen bzw. zu den Divisionen der Heimatflotte, wie sie jetzt schon amtlich bezeichnet werden. Eine Anzahl von Schiffen der „Royal Sovereign“-Klasse hat gelegentlich des Wechsels der Stammbesatzung nur eine „reduzierte Stammbesatzung“ erhalten, worunter wohl Skelettbesatzungen zu verstehen sind, von denen der erste Erlaß der Admiralität sprach. Es sind dies bisher die Linienschiffe „Ramillies“, „Repulse“, „Royal Oak“ und „Hood“.

— Personal. Vizeadmiral Langley schied auf seinen Antrag am 23. November aus dem aktiven Dienste. Es wurden befördert: Kontreadmiral Barlow, Oberwerftdirektor in Devonport, zum Vizeadmiral, Kapitän zur See William B. Fisher zum Kontreadmiral. Die Kontreadmirale Niblett und Finnis, die am 3. Januar das Kommando der Reservedivisionen von Devonport bzw. Sheerneß-Chatham übernehmen, führen nach amtlicher Bekanntgabe den Titel: „Rear Admiral in the Home Fleet at Devonport“ bzw. „at Sheerness-Chatham“.

— Die Meutereien in Portsmouth. Vom 23. bis 29. November fanden in Portsmouth 6 verschiedene Kriegsgerichte statt, in denen im ganzen 11 Heizer wegen der Meutereien in den Marinekasernen abgeurteilt wurden. Von den Angeklagten wurde der Haupträdelsführer, der Heizer Moody, zu 5 Jahren Zuchthaus (penal servitude) verurteilt, die übrigen zu Gefängnisstrafen (imprisonment with hard labour), die zwischen 42 Tagen und 18 Monaten schwanken. Die Verhandlungen haben einen Tatbestand ergeben, der im allgemeinen der im Dezemberheft gegebenen kurzen Darstellung entspricht.

Bei den zur Sprache gekommenen Einzelheiten fallen auf die wenig energische Art und Weise und kaum mit militärischer Disziplin vereinbare Form, in der der Kommandeur der Kasernen, Kommodore Stopford, mit den aufrührerischen Heizern verhandelte, ferner das gänzliche Versagen der Heizer-Unteroffiziere, die sich als eine recht geringe Stütze zur Aufrechterhaltung der Disziplin erwiesen. Eine englische Zeitung sagte darüber: sie scheinen überhaupt keinen der Meuterer gekannt zu haben, und wenn sie einen erkannten, haben sie scheinbar weggesehen.

Die Urteile, besonders dasjenige gegen den Heizer Moody, wurden von einem großen Teil der liberalen Presse, von der gesamten Arbeiterpartei und von den Iren als viel zu hart und als ungerecht dargestellt, und die Admiralität wurde durch Petitionen und Interpellationen im Unterhause aufgefordert, das Urteil zu mildern.

Die von der Admiralität angekündigte Denkschrift über die Meutereien wurde Mitte Dezember dem Oberhaus im Entwurf vorgelegt, und im Unterhause gab der Parlamentssekretär Robertson folgende Auskunft über den Inhalt der Schrift:

1. Die Meuterei am 4. November trug nicht den Charakter eines vorbedachten Aufruhrs, sie wurde veranlaßt durch den Befehl „auf die Kniee“, durch das Zurückhalten der Heizer im Regen, durch die unrichtigen Maßnahmen der Vorgesetzten und die mangelhafte Beaufsichtigung der Kantine.

2. Der zweite Ausbruch am 5. war viel ernster, besonders da er in Verbindung stand mit den Ruhestörungen von Zivilpersonen außerhalb der Kasernen. Diese Meuterei hätte sich vermeiden lassen, wenn die Vorgesetzten entsprechende Maßnahmen getroffen hätten, was sie unterlassen haben.

3. Die Admiralität enthebt den Kommodore Stopford seines Kommandos, weil er bei Unterdrückung der Meutereien Mangel an Festigkeit und an Einsicht an den Tag gelegt hat. Der erste Offizier der Kasernen, Commander Drury Lowe, wird wegen Nachlässigkeit im Dienst abgelöst, und ein dritter Offizier, Commander Mitchell, seines Kommandos enthoben, weil er die Erteilung des Befehls „auf die Kniee" zu anderen als Exerzierzwecken zugelassen hat.

4. Von den Urteilen des Kriegsgerichtes wurde das gegen den Heizer Moody von 5 Jahren Zuchthaus auf 3 Jahre gemildert, ein zweites Urteil von 18 auf 12 Monate herabgesetzt, die übrigen wurden bestätigt. Der Gebrauch des Kommandos „auf die Kniee" bei anderen Gelegenheiten als bei militärischen Exerzitien wird ausdrücklich verboten.

Gegen den Leutnant Collard war Anklage erhoben worden: 1. weil er unberechtigterweise im Jahre 1905 einen einzelnen Mann hatte niederknieen lassen, 2. weil er am 4. November den versammelten Heizern den Befehl „auf die Kniee" erteilt und dadurch seine Befugnisse überschritten habe. Das Kriegsgericht, das am 3. und 4. Dezember in Portsmouth tagte, sprach ihn von der zweiten Anklage frei und erteilte ihm nur wegen des ersten Punktes einen Verweis. Die Admiralität hat das Urteil bestätigt.

— Geschwadertätigkeit. Kanalflotte und I. Kreuzergeschwader. Am 12. Dezember traten Flotte und Kreuzergeschwader in Stärke von 11 Linienschiffen, 5 Panzerkreuzern und 1 geschützten Kreuzer die Fahrt nach den spanischen und portugiesischen Gewässern an und trafen am 15. Dezember in Vigo ein. Die Entsendung der Flotte in das Ausland kurz vor dem Weihnachtsfeste hat unter den Besatzungen große Mißstimmung hervorgerufen, umsomehr als auch schon in den beiden letzten Jahren die Flotte während des Weihnachtsfestes im Auslande war. Eine lebhafte Agitation in der Presse und Anregungen im Parlament haben aber eine Änderung des Reiseplans nicht herbeiführen können. Wohl dieser Mißstimmung unter den Besatzungen ist es zuzuschreiben, daß eine größere Zahl der Leute beim Inseegehen der Flotte noch nicht vom Urlaub zurückgekehrt war. Der Kreuzer „Juno" blieb bis zum 14. Dezember in Portland, um die fehlenden Leute an Bord zu nehmen. 5 Linienschiffe, 1 Panzerkreuzer und 1 geschützter Kreuzer konnten die Flotte nicht begleiten, da sie die Jahresreparatur noch nicht beendet haben.

Atlantische Flotte und II. Kreuzergeschwader. Flotte und Kreuzergeschwader trafen von Gibraltar kommend am 15. und 16. Dezember in den Heimatshäfen ein. Der Panzerkreuzer „Berwick" blieb in Gibraltar zurück, um zu reparieren; er soll Mitte Januar dem Geschwader folgen. Bei einer 30 stündigen Fahrt mit $^4/_5$ Maschinenkraft, die das II. Kreuzergeschwader unterwegs ausführte, erzielte das Flaggschiff „Drake" mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von $22^1/_2$ Seemeilen die beste Leistung. Am 14. Januar sollen die Schiffe sich in Portland wieder versammeln und am 7. Februar die Ausreise nach Lagos zu den Flottenmanövern antreten.

Mittelmeer-Flotte und III. Kreuzergeschwader. 3 Linienschiffe und 2 Panzerkreuzer machten im Laufe des November und Dezember getrennt Fahrten nach Corfu, Platea und der Levante. Die übrigen Schiffe verblieben zu Reparaturen in Malta.

IV. Kreuzer- (Schul-) Geschwader. Die 3 Panzerkreuzer verließen Gibraltar am 1. Dezember und trafen nach kurzem Aufenthalt in Villagarcia am 13. Dezember in den Heimatshäfen ein. Im Januar sollen sie nach Westindien abgehen.

Aktive Zerstörer-Flottillen. Die 3 Flottillen liefen am 19. Dezember in die Heimatshäfen ein. Am 15. Januar sollen sie nach Portland zurückkehren.

Auslandsgeschwader. Das China-Geschwader kam am 6. Dezember in Singapore

an. Es verließ diesen Hafen aber nach kurzem Aufenthalt wieder, um einigen holländisch-indischen Häfen einen Besuch abzustatten; am 7. Januar wird es in Singapore zurückerwartet. Auf der Rückreise nach Hongkong, Ende Januar, soll das China-Geschwader Saigon anlaufen.

Der Kreuzer „Highflyer" hat von Devonport am 8. Dezember die Ausreise nach Ostindien angetreten, wo er den Kreuzer „Fox" ablöst.

— Artillerie. Von den bekannt gewordenen Ergebnissen des gefechtsmäßigen Schießens (battle practice) seien die folgenden erwähnt:

Kanalflotte: Linienschiff „Duncan" 30 Treffer, „Canopus" von 107 Schüssen 20 Treffer.

II. Kreuzergeschwader: Bestes Schiff: Panzerkreuzer „Drake" von 133 Schüssen 105 Treffer = 79 Prozent. Schlechtestes Schiff: „Black Prince" 15 Treffer.

China-Geschwader: Panzerkreuzer „King Alfred" von 111 Schüssen 75 Treffer.

Die Zeiten für die Feuererlaubnis beim Geschützführer-Preisschießen werden neuerdings, wie folgt, angegeben:

30,5 cm	. . . .	$2^3/_4$ Minuten,
23,4 "	. . . .	2 "
19 "	. . . .	$1^3/_4$ Minute,
15,2 "	. . . .	1 "

Das Linienschiff „Magnificent" ist an Stelle von „Repulse" als Schulschiff zur Artillerieschule in Sheerneß getreten.

Das Bureau of Ordnance hat Konstruktionspläne für ein neues 35,5 cm-Küstengeschütz entworfen. Das Rohr soll 49,5 Tonnen wiegen. Geschoßgewicht 752,9 kg, Anfangsgeschwindigkeit 655,3 m, Gewicht der Pulverladung 127,0 kg.

Die Admiralität hat kürzlich neue Bestimmungen über die Weiterbildung der höheren Artilleriespezialisten erlassen, die sich in den Mannschaftsdepots, auf den Hafenschiffen und überetatsmäßig auf anderen Schiffen an Bord befinden. Geschützführer und Aufsatzeinsteller sollen häufig instruktionsmäßige Ziel- und Richtübungen ausführen; einmal vierteljährlich sollen sie an Bord eines Kanonenboots (Artillerie-Schulschiff) die Abkommübungen mit einem schweren Geschütz durchschießen. Geschützführer sollen im Preisschießen jährlich 6 Schuß aus einem 15 cm-Geschütz eines seegehenden Tenders verfeuern. Turm-Geschützführer und Turm-Aufsatzeinsteller haben fortlaufend praktischen Unterricht am deflection teacher (Apparat zum Einstellen der Seitenverbesserung) zu erhalten und dreimal im Jahr Schießübungen aus leichten Geschützen und Abkommgewehren zu erledigen, die auf den Türmen eines in Reserve in Dienst befindlichen Linienschiffs aufgestellt sind. Jährlich ist von den Turm-Geschützführern ein Preisschießen mit Turmgeschützen abzuhalten.

— Torpedowesen. Auf dem Schießstande der Torpedo-Werkstätten von Whitehead in Weymouth fanden in Gegenwart von englischen, japanischen und italienischen Offizieren am 13. Dezember Schießversuche mit einem Torpedo statt, in den eine von Armstrong erfundene Anwärmevorrichtung eingebaut war. Der Apparat ist in die Luftleitung vom Kessel zur Maschine eingeschaltet. Durch frühere Schießversuche war festgestellt, daß durch diese Anwärmevorrichtung die Laufstrecke bei gegebener Torpedogeschwindigkeit verdoppelt werden kann und daß bei der gleichen Laufstrecke von 2000 Yards (1830 m) die Geschwindigkeit von 26 auf 33,53 Seemeilen gesteigert wurde. Bei dem Schießversuch am 13. wurde die Luft noch mehr erhitzt als bei früheren Versuchen und eine Torpedogeschwindigkeit von 35,3 Seemeilen auf 2000 Yards erreicht. Die Anwärmevorrichtung hat also eine Geschwindigkeitssteigerung um 9,3 Seemeilen oder 35 Prozent bewirkt. Der Erfinder hofft durch weitere Steigerung der Temperatur die Geschwindigkeit noch erhöhen zu können.

— Unterseeboote. Unterseeboote „C 2" und „C 5" sind abgeliefert; ersteres ist in die Portsmouth-Flotille eingestellt worden, letzteres wird zur Devonport-Flottille treten.

— Neubauten. Am 3. Dezember fand auf der Werft Portsmouth die offizielle Kiellegung eines Linienschiffs des „Dreadnought"-Typs statt, das den Namen „Bellerophon" erhält. Die Kiellegung des in Devonport zu bauenden Linienschiffs des gleichen Typs, das den Namen „Temeraire" erhält, erfolgt am 1. Januar 1907. Der dritte Linienschiffs-Neubau der Etats 1906/07, der einer Privatwerft übertragen werden soll, ist, soweit bekannt, noch nicht vergeben. Zeitungsnachrichten zufolge sollen diese Linienschiffe ein um etwa 1000 Tonnen größeres Deplacement, längere 30,5 cm-Geschütze und eine stärkere Antitorpedoboots-Artillerie als die „Dreadnought" erhalten.

Am 1. Dezember lief in Chiswick auf der Werft der Firma Thornycroft & Co. der Küstenzerstörer „Gnat" von Stapel.

— Probefahrten. Die 24stündige Abnahme-Probefahrt des Linienschiffs „Hibernia" ist zufriedenstellend verlaufen. Das Schiff soll am 2. Januar für „Victorious" zur Atlantischen Flotte treten.

Der in Pembroke gebaute Panzerkreuzer „Warrior" wird Ende Dezember mit den Probefahrten beginnen.

— Ablösungstransporte. Der Kreuzer „Vindictive" der Sheerneß-Chatham-Reserve-Division hat Sheerneß am 27. November verlassen mit einem Ablösungstransport für die ostindische Station.

— Spezialschiffe. Das bisher zur Atlantischen Flotte gehörende und mit dieser nach England zurückgekehrte Werkstattschiff „Assistance" ist jetzt der Portsmouth-Reserve-Division zugeteilt worden und tritt später zur Heimatflotte.

— Kohlenergänzung. Linienschiff „Mars" erzielte bei der Kohlenübernahme in Portsmouth eine stündliche Durchschnittsleistung von 303 Tonnen, Linienschiff „Goliath" eine solche von 313 Tonnen (Gesamtmengen 1200 bzw. 1600 Tonnen). Diese Leistungen sind deswegen von besonderem Interesse, weil die Kohlen aus dem neuen schwimmenden Kohlendepot C 1 übergenommen wurden. Bisher hatten die Kohlenergänzungen von Kriegsschiffen aus C 1 durchaus nicht den hohen Erwartungen entsprochen, die man in bezug auf Schnelligkeit der Übernahme auf die neuen Übernahmevorrichtungen gesetzt hatte.

Offenbar schenkt die Admiralität zur Zeit der Frage der schnellen Bekohlung besondere Aufmerksamkeit. Bemerkenswert ist in dieser Hinsicht, daß die Admiralität angeordnet hat, daß die Kohlenergänzungseinrichtungen in einigen Handelshäfen durch einzelne Schiffe der Kanalflotte gelegentlich praktisch erprobt werden sollen. So wurden Ende November die Linienschiffe „Vengeance" und „Cornwall" nach Liverpool zur Kohlenergänzung geschickt. Ersteres nahm Kohlen aus einem schwimmenden Kohlendepot amerikanischer Konstruktion — Clarke's automatic barge —, letzteres aus gewöhnlichen Leichtern. „Vengeance" erzielte mit 190 tons pro Stunde die bessere Leistung. Der Kreuzer „Juno" lief Greenock zum Kohlenauffüllen an. In nächster Zeit sollen weitere Versuche in Grimsby und Cardiff stattfinden.

— Unfälle. Bei seiner Abnahme-Probefahrt hat das neue Linienschiff „Dreadnought" entweder Grund berührt, oder es ist auf ein schwimmendes Wrack gestoßen. Zwei Platten in der Nähe des B. B.-Seitenkiels sind so stark beschädigt, daß sie durch neue ersetzt werden müssen. Das Schiff ist hierzu in Portsmouth ins Dock gegangen. Nach anderen Nachrichten sollen die Beschädigungen dadurch entstanden sein, daß das Schiff beim Verholen ins Dock in der Dockeinfahrt gestoßen hat. Man hofft, die Arbeiten so schnell ausführen zu können, daß keine Verzögerung des Programms eintritt und das Schiff Ende Dezember seine Versuchsfahrten beginnen kann.

Auf dem Kanonenboot „Dwarf" wurden durch eine Explosion von Kohlengasen in einem Bunker 1 Mann schwer, 3 leicht verletzt.

Am 11. Dezember geriet das Linienschiff „Prince George" (Kanalflotte) beim Ansteuern von Portsmouth bei Culver Cliff auf Grund. Es konnte nach einigen Stunden bei Hochwasser wieder flott gemacht werden und soll keine Beschädigungen erlitten haben.

Das Linienschiff „Dominion" wird seine vorläufige Reparatur in Bermuda nicht vor Ende Januar beendet haben. Der Schiffsboden ist auf eine Länge von etwa 90 m mehr oder weniger beschädigt. Das Schiff wird im Februar in Chatham erwartet, wo die endgültige Reparatur der Havarien stattfinden soll; sie wird 3 bis 4 Monate in Anspruch nehmen. Die Kosten sind auf 3 Millionen Mark veranschlagt.

Anfang Dezember hat die Admiralität eine Nachweisung über die Unfälle auf Kriegschiffen im Jahre 1905 herausgegeben. Im ganzen werden 90 Unfälle aufgeführt, davon 10 Maschinen- und Kesselhavarien.

Im einzelnen werden angeführt:

Kollisionen zwischen	Kriegschiffen	3
„ „	Torpedofahrzeugen	7
„ „	Kriegschiffen und anderen Fahrzeugen	11
„ „	Torpedofahrzeugen und „ „	12
Grundberührungen:	Schiffe	18
	Torpedofahrzeuge	11
Gesunken: Unterseeboot		1
Unfälle im Schiffsdienst		6
Geschützunfälle		2
Beschädigung von Propellern		8
Maschinenhavarien:	auf Schiffen	5
	„ Torpedofahrzeugen	2
	„ Unterseebooten	3

Bei den Unfällen wurden getötet: 58 (darunter 25 Leute der Handelsmarine), verletzt: 39 Personen.

Von einem mit Beurlaubten von Land zurückkehrenden Schleppzuge des Linienschiffes „Hindustan" kam am 12. Dezember ein Kutter in der Hafeneinfahrt von Portsmouth unklar von einer Boje und kenterte. Von den Insassen des Bootes wurden die meisten gerettet, 6 werden vermißt.

Frankreich. Der neugeschaffene Conseil supérieur de la défense nationale ist zum ersten Male am 4. Dezember zusammengetreten; auf der Tagesordnung stand das Zusammenwirken von Heer und Flotte.

— Parlamentarisches. Die Kammer hat das Marinebudget nach den Vorschlägen der Kommission angenommen. Ihr liegt zur Zeit das Gesetz über das Marinesanitätskorps in der vom Senat gebilligten Fassung vor. Ihre Marinekommission hat den Bericht über die Bildung eines Marineartillerieingenieurkorps beschlossen.

— Personal. Da zur Zeit 125 Maschinistenstellen aus Mangel an genügend vorgebildeten Maaten unbesetzt sind, ist durch Dekret vom 21. November der Marine-Minister ermächtigt worden, Maschinistenmaate, die die Maschinistenprüfung erfolgreich abgelegt haben, zu Maschinisten zu befördern, wenn ihre bisherigen Dienstzeugnisse die Geeignetheit dazu erkennen lassen, auch ohne daß alle Bedingungen erfüllt sind.

— Organisation. Die Lokalstation von Annam und Tonking erhält mit dem 1. Januar 1907 die Bezeichnung: Lokalstation von Tonking.

Digitized by Google

Über die Vorbildung der Unterseebootskommandanten und die Einschiffungsdauer ist neuerdings folgendes bestimmt worden: Das Kommando der Kommandanten dauert $1^1/_2$ Jahre, das der ersten Offiziere 1 Jahr. Zu diesem Kommando sind möglichst alle Oberleutnants zur See heranzuziehen. Die Ablösung der Kommandanten ist so zu regeln, daß möglichst mehrere gleichzeitig abgelöst werden, damit der für die Ablösenden neu eingeführte zweimonatige Ausbildungslehrgang in Cherbourg und Toulon von möglichst vielen Offizieren besucht werden kann. Einen Monat vor Übernahme des Kommandos wird der ablösende Kommandant auf dem Boote eingeschifft, um dessen besondere Einrichtungen kennen zu lernen, da der vorher erwähnte Lehrgang nur das Unterseebootswesen allgemein behandelt. Der Lehrgang steht unter Leitung des Kommandanten der Unterseebootsstation.

— Die fertige Flotte. Panzerkreuzer „Chanzy" und „Bruix" haben am 15. November die Ausreise nach Ostasien von Toulon aus angetreten.

Linienschiffe „Suffren", „St. Louis", „Charlemagne", Transportschiff „Nive" sind am 25. November von Toulon unter Befehl des Geschwaderchefs Vizeadmiral Touchard nach Tanger entsandt, um dort Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc", Kreuzer „Galilée" und „Forbin" abzulösen. Die übrigen Schiffe des Mittelmeergeschwaders sind am 27. in Toulon eingelaufen. Die Marokkodivision ist am 2. Dezember in Cadix angekommen, von wo sich der Geschwaderchef nach Madrid begab, um mit den Ministern und dem unter seinen Befehl gestellten Chef der spanischen Division, Kontreadmiral Mate, Rücksprache zu halten. Panzerkreuzer „Kléber" hat am 12. Dezember unter der Flagge des Kontre-Admirals Thierry die Ausreise auf die atlantische Station angetreten. Torpedobootsjäger „Fronde" ist in Hongkong wieder flott gemacht, das Vorschiff ist völlig zerstört. Kreuzer „Cécille" ist am 1. Dezember in Toulon als Ersatz für das verbrannte Torpedoschulschiff „Algésiras" in Dienst gestellt worden.

Schwere Stürme haben in der ersten Dezemberwoche in Brest und Toulon den Kriegschiffen verschiedentlich Verluste von Ankern, Ketten und auch Havarien gebracht.

— Torpedobootsflottillen. Die Flottille von Cherbourg hat im Verein mit den Unterseebooten eine Blockadeübung vor Havre ausgeführt.

Die 1. Torpedobootsflottille des Ozeans mobilisierte am 11. Dezember die 3 Divisionen 1. Linie, die dann zu 4tägigen Übungen ausliefen.

— Unterseebootsflottillen. Tauchboot „Émeraude" besitzt nur zwei Unterwassertorpedorohre, je eins vorn und achtern, und zwar an verschiedenen Seiten der Kielebene; aus jedem können fünf Torpedos gefeuert werden. Die Kommandobrücke ist so geräumig und liegt bei Oberflächenfahrt so hoch über der Wasserlinie, daß sich dort 10 Menschen bei mittlerem Seegange bequem aufhalten können. Die bei den ersten Probefahrten unbrauchbar gewordenen Schrauben sind ersetzt; die neuen haben gute Ergebnisse gebracht. Dagegen muß das vordere Ende der Torpedolanzierrohre abgeändert werden, da die Torpedos dort anstoßen.

— Die Flotte im Bau. Panzerkreuzer „Ernest Renan" beginnt demnächst mit Maschinenproben auf der Stelle.

Linienschiff „Démocratie" hat nach Anbringung der 3 Schrauben das Brester Dock verlassen und wird den vorderen 30,5 cm-Turm und die beiden Geschütze übernehmen.

— Stapelläufe. Tauchboot „Opale", 390 Tonnen, Schwesterschiff der „Émeraude", Erbauer Maugas, ist am 20. November in Cherbourg von Stapel gelaufen und hat am 1. Dezember zur Erprobung in Dienst gestellt.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Jules Ferry" erreichte am 14. November mit 27 691 indizierten Pferdestärken und 0,85 kg stündlichem Kohlenverbrauch für die Pferdestärke sowie 183 kg für den Quadratmeter Rostfläche 22 Seemeilen Geschwindigkeit,

doch trat verschiedentlich Warmlaufen der Mittelmaschine ein. Am 5. Dezember wurden bei einer dreistündigen Fahrt mit 28 695 indizierten Pferdestärken 22 Seemeilen erreicht, am 7. auf der 10stündigen Fahrt mit allen Kesseln und Höchstleistung von 28 573 indizierten Pferdestärken bei 186 kg/qm Rostfläche und 0,836 kg/Pferdestärke stündlichem Kohlenverbrauch 22,8 Seemeilen Geschwindigkeit.

„Victor Hugo“ begann seine Vorproben unter Dampf am 14. November; mit 7464 indizierten Pferdestärken erreichte er 16,32 Seemeilen, mit 18 000 und gegen schwere See 20 Seemeilen Geschwindigkeit. Die 8 Stundenfahrt mit 16 000 indizierten Pferdestärken mußte wegen Havarie des Hochdruckzylinders der Steuerbordmaschine abgebrochen werden. Die am 24. November wiederholte Fahrt ergab mit 17 500 indizierten Pferdestärken 20,8 Seemeilen Fahrt, die am 28. 22,8 Seemeilen. Damit sind die Vorproben beendet, die endgültigen folgen im Januar. Das Anschießen der 19,4 cm- und 16,5 cm-Geschütze verlief zufriedenstellend.

Ergebnisse der Fahrten des Linienschiffes „République“ nach Überholung der Maschinenanlage:

Datum	Zeitdauer Stunden	Anzahl der Kessel	Kohlenverbrauch für 1 Stunde und 1 qm Heizfläche kg	indizierte Pferdestärken	Geschwindigkeit Seemeilen
12. November. . .	3	18 = 3/4	166	?	18,8
17. November. . .	10	24	115	17 620	18,8

— Häfen und Stützpunkte. In Cherbourg wurden die nutzlosen veralteten 19,4 cm-Kanonen M/69 vom Wellenbrecher entfernt.

Das Bulletin officiel de la Marine veröffentlicht den Tarif für die Benutzung des Trockendocks in Sidi Abdallah (Biserta) durch Kauffarteischiffe.

— Havarien. Am 25. November kam nachts auf dem im Hafen von Toulon liegenden Torpedoschulschiff „Algésiras“ in der Segellast Feuer aus, das auf dem alten Dreidecker so schnell um sich griff, daß die Besatzung nur das nackte Leben retten konnte und das Schiff völlig aufgeben mußte. Dieses ist mit seinem Inventar und den Lehrmitteln vollständig ausgebrannt. 3 Mann, die in der Last schliefen, wurden leider ein Opfer der Flammen.

Panzerkreuzer „Montcalm“ brach auf der Heimreise von China die Steuerbordschraubenwelle und verlor die Schraube, was ihn zum Anlaufen von Biserta zwang; dort wurde im Dock der Schaden vorläufig ausgebessert.

Bei schwerem Sturm am 4. Dezember in Toulon brach Transportschiff „Nive“ die Kette und schwoite nach Fallen des zweiten Ankers so unglücklich, daß Linienschiff „Brennus“ einige Boote verlor, während „Nive“ selbst sich das Ruder stark beschädigte. Beide Schiffe mußten ins Dock gehen.

Kreuzer „Forbin“ wurde auf der Reede vor Tanger zu Anker liegend bei Nacht von einem spanischen Dampfer mit 10 Seemeilen Fahrt angerannt und seine Seitenwand stark verbeult. Der Dampfer hatte das Schiff wegen seines Segeltuchfarbenanstrichs nicht erkannt und die beiden Ankerlaternen des Kreuzers für Lichter an Land gehalten.

— Sonstiges. Der bekannte Schiffbauer A. Normand ist im Alter von 68 Jahren am 11. Dezember in Havre gestorben. Von seiner Werft stammen bekanntlich unsere „Grille“ und der frühere „Prinz Friedrich Carl“. Für die französische Flotte hat er vorwiegend Torpedoboote gebaut.

— Fachliteratur. „Le génie civil“ Nr. 5 vom 1. Dezember bringt eine ausführliche Beschreibung der Linienschiffe „Patrie“ und „République“ mit Plänen der Geschützaufstellung.

⚜

Vereinigte Staaten von Amerika. Der Kongreß ist am 3. Dezember zusammengetreten. Da sein Mandat aber verfassungsmäßig bereits am 4. März erlischt, so hegt man keine große Hoffnung, daß die wichtigen Heer und Flotte betreffenden Gesetzesvorschläge, wie vor allen Dingen die Artillerie-Bill und das neue Personalgesetz für die Flotte, noch in dieser Session erledigt werden. Wie jedoch berichtet wird, hofft man wenigstens, daß das Gesetz zur Subventionierung der Handelsmarine, auf welches Präsident und Regierung großen Wert legen, verabschiedet werden wird. Der Kongreß ist mit einer bedeutsamen Botschaft des Präsidenten eröffnet worden, auf welche im nächsten Hefte noch zurückzukommen sein wird. Präsident Roosevelt war noch vor Eröffnung des Kongresses von seinem Ausfluge nach Panama und Portorico zurückgekehrt. Als wesentliches Ergebnis dieser Reise gilt die von dem Präsidenten gemachte Feststellung, daß die Arbeiten am Panamakanal in befriedigender Weise fortschreiten. Nichtsdestoweniger hat man sich zu einer Reorganisation der leitenden Behörde veranlaßt gesehen. Die Stellung eines Gouverneurs der Panamazone ist aufgehoben und mit derjenigen des Generalanwalts vereinigt worden, welcher einem der sieben selbständigen „Departements“ der Kanalkommission vorsteht. Die übrigen sechs sind diejenigen des Chefingenieurs, des Chef-Sanitätsoffiziers, des Chefkontrolleurs, des Verwalters des Inventars und der Quartiere, des Beschaffungskommissars und des Rechnungsführers. An der Spitze der Kommission steht — unter dem Kriegssekretär — der Vorsitzende, welchem auch die Panamaeisenbahn und die Dampfschiffslinie unterstellt sind. Während der Reise ist der Präsident auch dem Personal der Marine persönlich nähergetreten, indem er nicht nur bei den Offizieren, sondern auch in der Deckoffizier- und Unteroffiziermesse der „Louisiana“ gespeist und Aufführungen der Mannschaft beigewohnt hat. Bei Verabschiedung von der Besatzung hielt er eine längere Ansprache, in welcher er sich über alles Gesehene höchst befriedigt aussprach und die Mannschaft zum Fortschreiten auf dem begonnenen Wege ermahnte. Den Schluß der Reise bildete eine mehrstündige forcierte Fahrt des Präsidentengeschwaders, bei welcher jedoch der Kreuzer „Washington“ wegen warmgelaufener Lager zurückbleiben mußte, während „Louisiana“ und „Tennessee“ ihre höchste Leistung aufwiesen.

Auf Cuba ist eine Veränderung der Lage nicht eingetreten, so daß ein Ende der Okkupation noch nicht abzusehen ist. Es ist deshalb der in Washington nicht länger entbehrliche Chef des Generalstabes, General Bell, im Kommando der Besatzungstruppen durch den Brigadegeneral Wint abgelöst worden.

Während allgemein angenommen wurde, daß das Marinedepartement vor der Hand eine weitere Vergrößerung der Flotte nicht fordern würde, hat der Marinesekretär Bonaparte in einer Rede vor der Gesellschaft der Schiff- und Maschinenbau-Ingenieure zu New York sich dahin ausgesprochen, daß er im Gegensatz zu seiner früheren Ansicht „eine angemessene Verstärkung für unumgänglich halte, um die von der Marine zu schützenden Interessen zu sichern.“ Nach der bestehenden Lage der Verhältnisse müsse mehr geschehen, als den gegenwärtigen Stand aufrecht zu erhalten. Im Jahresbericht fordert er zu dem bewilligten großen Linienschiffe weitere zwei gleicher Art.

— Personal. 1. Die Ablösung des Marinesekretärs Bonaparte durch Mr. Metcalf sollte am 1. Januar d. Js. erfolgen.

2. Als Nachfolger des als Chef des Bureau of Navigation ausscheidenden Kontreadmirals z. D. Converse wird der Kontreadmiral Brownson genannt, wodurch wiederum ein Wechsel im Kommando der asiatischen Flotte bedingt wird.

3. Als Nachfolger des Chefs des Bureau of Yards and Docks, Endicott, ist der Ingenieur Rousseau ernannt worden. Dieser dient erst 8 Jahre in der Marine, ist erst etwa 36 Jahre alt und hat eine Anzahl seiner Vorderleute übersprungen; bisher hatte er den Rang eines Kapitänleutnants.

4. Die beabsichtigte Vermehrung des Personals der Küstenartillerie wird durch

einen Mangel an gelernten Elektrikern und Mechanikern beträchtlich erschwert, weil diese Leute nach Ableistung ihrer Dienstpflicht nicht kapitulieren, sondern wegen der höheren Löhne zur Industrie gehen.

5. Der Bericht des Personnel Board, welcher die Beförderungsverhältnisse des Seeoffizierkorps neu regelt, ist nunmehr erschienen und mit dem Jahresbericht des Marinesekretärs dem Kongreß vorgelegt worden. Der umfangreiche Bericht wird im nächsten Heft erörtert werden; er fordert bis zum Jahre 1913 die Vermehrung des aktiven Seeoffizierkorps auf 1500 Köpfe (ohne Flaggoffiziere) und gleichzeitig die Schaffung einer „Reserved list“ aus den nicht mehr voll seedienstfähigen Offizieren für die Besetzung der Landstellungen.

6. Der Kontreadmiral Coghlan ist wegen Erreichens der Altersgrenze verabschiedet worden.

7. Im Jahre 1907 müssen aus dem gleichen Grunde elf Kontreadmirale (Sigsbee, Mead, Craig, Reiter, Brownson, Sands, Davis, Stockton, Lyon, Walker, Snow) aus dem Dienste scheiden.

— Geschwadertätigkeit. 1. Die Neueinteilung der Flotte soll bald nach Beginn des neuen Jahres in Kraft treten. Danach soll die atlantische Flotte bestehen aus:

I. Geschwader:

1. Division: Linienschiff „Connecticut“,
= „Louisiana“,
= „Maine“,
= „Missouri“.

2. Division: Linienschiff „Georgia“,
= „New Jersey“,
= „Rhode Island,
= „Virginia“.

II. Geschwader:

3. Division: Linienschiff „Alabama“,
= „Illinois“,
= „Kentucky“,
= „Kearsarge“.

4. Division: Linienschiff „Ohio“,
= „Indiana“,
= „Iowa“.

III. Geschwader:

5. Division: Panzerkreuzer „Tennessee“,
= „Washington“,
= „St. Louis“.

6. Division: Kreuzer „Columbia“,
= „Des Moines“,
= „Cleveland“,
= „Tacoma“.

IV. Geschwader:

7. Division: Kanonenboot „Dixie“,
= „Marietta“,
= „Newport“,
= „Don Juan d'Austria“.

8. Division: Kanonenboot „Prairie“,
= „Dubuque“,
= „Paducah“,
= „Scorpion“.

Das IV. Geschwader soll, wenn die Schiffe nicht für den Dienst erforderlich sind, in Reserve gehalten werden.

Zur Flotte gehören:

2. Torpedoflottille:

Torpedobootszerstörer „Hopkins“,
= „Lawrence“,
= „Macdonough“,
= „Whipple“,
= „Truxtun“,
= „Worden“.

3. Torpedoflottille:

Torpedoboot „Wilkes“,
= „Blakely“,
= „de Long“,
= „Rodgers“,
= „Stockton“.

Die Linienschiffsflotte soll baldmöglichst auf 16 Schiffe gebracht worden. Eine größere Zahl ständig in Dienst zu halten, wird nicht beabsichtigt. Dafür sollen die älteren Linienschiffe ein Reservegeschwader bilden, welches so bereit gehalten und besetzt wird, daß die Schiffe in 8 Tagen seeklar sein können. Zunächst bilden hierfür den Kern „Texas“ und „Brooklyn“.

Es wird beabsichtigt, demnächst die jetzige asiatische Flotte und das pazifische Geschwader zu einem großen Verbande, der Flotte des Stillen Ozeans, unter einem besonderen Flottenchef zu vereinigen. Vor der Hand aber sollen bestehen:

Digitized by Google

a. Die asiatische Flotte aus:

I. Geschwader:

1. Division: Panzerkreuzer „West Virginia“,
 „ „Maryland“,
 „ „Pennsylvania“,
 „ „Colorado“.

2. Division: Kreuzer „Baltimore“
 „ „Chattanooga“,
 „ „Galveston“,
 „ „Cincinnati“.

II. Geschwader:

3. Division: Kreuzer „Raleigh“,
 „ „Concord“,
 „ „Helena“,
 „ „Wilmington“.

4. Division: Kanonenboot „Callao“,
 „ „Elcano“,
 „ „Quiros“,
 „ „Villalobos“.

Dazu 1. Torpedobootsflottille: Torpedobootszerstörer „Bainbridge“, „Barry“, „Dale“, „Chauncey“, „Decatur“.

Für die Küstenverteidigung in Reserve: Monitor „Monterey“ und „Monadnock“.

b. Das pazifische Geschwader:

1. Division: Panzerkreuzer „Charleston“,
 „ „Milwaukee“,
 Kreuzer „Albany“,
 „ „New Orleans“.

2. Division: Kreuzer „Chicago“,
 „ „Boston“,
 „ „Yorktown,
 Kanonenboot „Princeton“.

4. Torpedoflottille: Torpedobootszerstörer „Preble“, „Paul Jones“, „Perry“, „Farragut“, „Goldsborough“, Torpedoboot „Rowan“.

Die neue Organisation macht die Ernennung einer größeren Anzahl von Geschwader- und Divisionschefs notwendig, worüber indes näheres noch nicht bekannt ist. Sie umfaßt das für die Kriegführung brauchbare Schiffsmaterial in einer Form, welche, ohne die Gleichmäßigkeit der Ausbildung zu stören, erforderlichenfalls die Detachierung einzelner Unterverbände gestattet, wobei ein gewisser Turnus innegehalten werden soll.

Das übrige Schiffsmaterial wird in Küstenverteidigungsfahrzeuge, Schiffe für besondere Zwecke (Spezialschiffe), Hilfsfahrzeuge, Yachten usw. eingeteilt.

2. Das Linienschiff „Ohio“ ist aus Ostasien nach New York zurückgekehrt. Das Schiff erlitt im Suezkanal eine Beschädigung der Steuerbordschraube, infolge deren der Rest der Heimreise mit einer Maschine zurückgelegt werden mußte, wobei das Schiff noch schweres Wetter im Atlantischen Ozean zu bestehen hatte.

3. Von der asiatischen Flotte ist der Kreuzer „Baltimore“ heimbeordert worden.

4. Bei dem pazifischen Geschwader ist der Panzerkreuzer „Charleston“ jetzt als Flaggschiff eingestellt worden.

— Geschützwesen. 1. Die im abgelaufenen Jahre angestellten Versuche mit einem Kartuschbeutelstoff „aus rauchlosem Pulver“ haben insofern ein günstiges Ergebnis gehabt, als der Stoff im Rohre vollständig verbrennt und keine Rückstände hinterläßt, welche die Kartusche der folgenden Ladung gefährden, auch macht er eine Anfeuerung der Kartusche überflüssig. Er ist indessen so entzündlich, daß die Möglichkeit des Inbrandsetzens der Kartuschen durch Zufall (Funken usw.) die Verwendung in der Bordpraxis zu gefährlich machen würde; aus diesem Grunde raten die Berichte von seiner Einführung ab.

2. Neuerdings wird die ausgedehntere Verwendung von Mörsern in Küstenbatterien befürwortet. Bei der Schießübung von Fort Mc Kinley sollen von 29 aufeinander folgenden Schüssen mit 30,5 cm-Mörsern auf eine Scheibe, welche das Decksareal eines Linienschiffes hatte und mit 7 Seemeilen Fahrt auf wechselnde Entfernungen zwischen 8200 und 9600 Yards (7300 bis 8400 m) geschleppt wurde, 9 Treffer gewesen sein = 31 Prozent. Es wird hinzugefügt, daß derartige Ergebnisse nur von vorzüglich ausgebildetem und in ständiger Übung gehaltenem Personal zu erwarten sind, also die Bedienung durch ständiges Personal voraussetzen und die Verwendung von improvisierten Geschützbedienungen wie solchen aus der Miliz ausschließen.

— Küstenbefestigungen. Den Zustand der Küstenbefestigungen und vor allen Dingen ihre Besetzung erweckt eine gewisse Beunruhigung, der auch der Präsident in seiner

Botschaft an den Kongreß Ausdruck gegeben hat. In einer Zusammenstellung, welche im „Army and Navy Journal“ vom 1. Dezember v. Js. veröffentlicht wird, wird nachgewiesen, daß für die Verteidigung von 28 befestigten Häfen 1634 Offiziere und 40 675 Mann erforderlich sind, wobei eine Ablösung noch nicht einmal in Betracht gezogen ist. Tatsächlich stehen aber nur 357 Offiziere und 10 713 Mann zur Verfügung. Im einzelnen wird ausgeführt:

a. Für New York sind zur Besetzung der Forts Totten, Schuyler, Slocum, Wadsworth, Hamilton und Hancock — nur einmalige Besetzung aller Gefechtsstationen gerechnet — erforderlich 224 Offiziere und 5662 Mann, also mehr als zwei Drittel aller vorhandenen Offiziere und mehr als die Hälfte aller Mannschaften.

b. Für San Francisco mit den Forts Foster, Miley, Barry, Mason, Scott und Mc Dowell erforderlich 175 Offiziere und 4268 Mann; vorhanden 42 Offiziere und 1400 Mann.

c. Für Portland mit Forts Columbia, Stevens und Canby erforderlich 67 Offiziere und 1446 Mann; vorhanden 10 Offiziere und 246 Mann.

d. Für Puget Sound mit den Forts Worden, Casey und Flagler erforderlich 129 Offiziere und 3180 Mann; vorhanden 27 Offiziere und 902 Mann.

Für den technischen Ausbau der Befestigungen der genannten Seeplätze werden gefordert: Für San Francisco 3,1 Millionen Dollars, für Portland 1 Million Dollars, für Puget Sound 5,5 Millionen Dollars, darunter 3,4 Millionen für neue Forts.

Für New York, welches bedeutend verstärkt werden soll, werden die Summen nicht angegeben. Es heißt jedoch, daß der Kongreß Gelder für die Vervollständigung der Küstenbefestigungen überhaupt nicht bewilligen will, bevor die Vermehrung des Küstenartilleriepersonals geregelt ist, und diese stößt wiederum im Kongreß auf große Schwierigkeiten. Dabei sollen die für das laufende Rechnungsjahr bewilligten Gelder — 200 000 Dollars — für die Unterhaltung der vorhandenen Befestigungen nur bis zum März d. Js. ausreichen. Nach einer Aufstellung sind dafür monatlich 25 000 Dollars erforderlich, gleich 20,83 Dollars für das Geschütz.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. Dezember 1906:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Scouts:	
„Nebraska“	97,5 %	„California“	97,0 %	„Chester“	54,8 %
„Connecticut“	99,7 „	„South Dakota“	93,5 „	„Birmingham“	53,7 „
„Vermont“	96,0 „	„North Carolina“	66,4 „	„Salem“	54,0 „
„Kansas“	95,1 „	„Montana“	60,6 „		
„Minnesota“	98,0 „	„Milwaukee“	99,9 „	Unterseeboote:	
„Mississippi“	69,6 „			Nr. 9 „Octopus“	90,0 %
„Idaho“	65,1 „			„ 10 „Viper“	82,7 „
„New Hampshire“	57,0 „			„ 11 „Cuttlefish“	92,0 „
„South Carolina“	3,1 „			„ 12 „Tarantula“	81,1 „
„Michigan“	1,5 „				

2. Das neue Linienschiff „Vermont“ hat bei der Probefahrt als Höchstleistung 18,52 Seemeilen erzielt, als Mittel aus drei Meilenfahrten 18,49 Seemeilen.

3. Der Panzerkreuzer „Montana“ ist am 15. Dezember auf der Werft der Newport News Shipbuilding Co. vom Stapel gelaufen.

— Verschiedenes. 1. Der neue Marineetat für das Rechnungsjahr 1907/08 fordert 115,4 Millionen Dollars gegen 101 Millionen des laufenden Jahres. Für die Armee werden 79,95 Millionen Dollars gefordert gegen 71,2 Millionen dieses Jahres.

2. Der Präsident hat vom Kongreß eine Gesetzesänderung dahin verlangt, daß ihm das Recht zugestanden wird, Offiziere, welche sich unwürdig betragen haben und deren Verbleiben im Dienste diesem zum Schaden gereichen würde, zu entlassen. Nach

den geltenden Bestimmungen kann die Entlassung nur durch ein Kriegsgericht ausgesprochen werden. Veranlassung zu dem Antrage hat ein Urteilsspruch gegeben, durch welchen der betreffende Offizier zwar schwer bestraft, aber gegen alles Erwarten nicht zur Dienstentlassung verurteilt wurde. Erschwert wird die Lage dadurch, daß die Militärgerichte nicht die Berechtigung besitzen, Zivilpersonen eidlich zu vernehmen, was zur Folge hat, daß einerseits unter Umständen gerade die wichtigsten Zeugen überhaupt nicht vernommen werden können und daß anderseits durch Inanspruchnahme der Zivilgerichte das Verfahren unleidlich in die Länge gezogen wird, besonders wenn die Gerichte bzw. Zeugen weit voneinander entfernt sind. Es wird daher auch für die Marinegerichte die Berechtigung zur zeugeneidlichen Vernehmung von Zivilpersonen erneut beantragt.

3. Infolge eines Kongreßbeschlusses, welcher die Beförderung verabschiedeter Offiziere, die den Sezessionskrieg mit Auszeichnung mitgemacht haben, zum nächst höheren Dienstgrade (mit entsprechender Pension) gestattet, ist u. a. der bekannte Kapitän zur See Mahan zum Kontreadmiral befördert worden.

Japan. Personal. Zum letzten Einstellungstermin für Seekadetten meldeten sich 2981 Anwärter; hiervon wurden in der ärztlichen Untersuchung als tauglich befunden 1300, im Examen fiel die Zahl auf 825, die Prüfung bestanden 597, eingestellt wurden 180.

— Geschwader. Nach gemeinsamen Schießübungen in der Tsuschima-Straße sind Ende Oktober das I. und II. ständige Geschwader, welche unmittelbar nach Beendigung des Krieges zusammengetreten waren (siehe März-Heft 1906), aufgelöst und neu formiert worden. An die Stelle der sieben Panzerkreuzer, welche bisher das I. Geschwader bildeten und jetzt eine Überholung erfahren werden, sind fünf Linienschiffe („Katori", „Kaschima", „Schikischima", „Asahi" und „Fuji") getreten; das II. Geschwader wird aus den Panzerkreuzern „Nischin", „Kasuga", dem geschützten Kreuzer „Kasagi" und einigen anderen Kreuzern bestehen, deren Namen noch nicht bekannt gegeben sind.

Das Schulgeschwader ist, wie bisher, aus den Kreuzern „Haschidate", „Itsukuschima" und „Matsuschima" zusammengesetzt; im Dezember ist die Auslandsreise angetreten worden, deren Ziel nicht wie früher die australischen Gewässer, sondern die Vereinigten Staaten und Mexiko sein sollte. Infolge des gespannten politischen Verhältnisses zwischen Japan und den Vereinigten Staaten hat das Geschwader Mitte Dezember in Hawaii Befehl erhalten, die Reise nicht fortzusetzen.

— Schiffbau. Zur Begutachtung aller Entwürfe für die bis zum Jahre 1913 zu bauenden Kriegschiffe ist eine besondere Kommission unter dem Vorsitz des Admirals Yamamoto eingesetzt worden.

In Kure ist der Bau des Panzerkreuzers „Ibuki" begonnen; in Yokosuka soll auf der durch den Stapellauf der „Satsuma" freigewordenen Helling der Kiel zu einem der neuen 21 000 Tonnen-Linienschiffe gelegt werden.

Ein Torpedobootszerstörer von 36 Knoten Geschwindigkeit soll bei Cammel, Laird & Co. in England in Bestellung gegeben sein.

In Uraga ist am 15. Dezember der Torpedobootszerstörer „Nagasuki" von Stapel gelaufen. Der zweite dort in Bau befindliche Zerstörer, „Kikuzuki", wird im Februar zu Wasser gebracht werden.

— Streichung aus der Schiffsliste. Der Kreuzer „Tenriu", 1883 in Japan aus Holz gebaut, 1550 Tonnen Deplacement, ist aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden.

— **Unfälle.** Von einem schweren Unfall wurde am 9. Dezember die Besatzung des Kreuzers „Tschitose“ betroffen. In Zivilbooten von Landurlaub zurückkehrende Mannschaften wurden von plötzlich einsetzendem schlechten Wetter überrascht; die Boote kenterten, wobei 60 Mann umkamen.

Wie die Admiralität offiziell bekannt gibt, ist die Explosion, welche den Verlust der „Mikasa“ verursachte, nicht auf Brandstiftung, sondern auf chemische Zersetzung zurückzuführen. Es ist wohl anzunehmen, daß es sich um eine Zersetzung von Cordit handelt, das in der Zusammensetzung dem alten englischen Cordit ähnlich ist, wie es die Japaner noch während des Krieges verwendet haben sollen.

— **Handelsmarine.** Die Nippon Yusen Kaischa beabsichtigt, mit sechs Dampfern eine regelmäßige Linie von Yokohama nach New York über Suez zu eröffnen. Die vier den Yangtse befahrenden japanischen Dampferlinien (15 Schiffe) haben sich zu einer Aktiengesellschaft zusammengetan.

Italien. Material. Am 25. November ist der Torpedobootszerstörer „Artigliere“ bei Ansaldo in Sestri Ponente von Stapel gelassen worden, Ende des Monats „Lanciere“. Am 25. November fand außerdem der Stapellauf des Hochseetorpedobootes „Clio“ in Neapel statt.

— **Budget.** Die Verhandlungen über den Etat 1907/08 haben am 12. Dezember in der Kammer begonnen. Für die eigentliche Kriegsmarine sind 114928940 Lire in Ansatz gebracht, der gesamte Marineetat beziffert sich auf 134053861,43 Lire.

Die Indiensthaltungsbestimmungen 1907/08 sehen vor:

Mittelmeergeschwader: 5 Linienschiffe (2 Typ „Regina Margherita“, 2 Typ „St. Bon“, 1 Typ „Regina Elena“), 3 Panzerkreuzer (Typ „Garibaldi“), 2 Avisos (Typ „Coatit“), 6 Zerstörer, 3 Troßschiffe.

Reservegeschwader und Reservetorpedobootsformationen: 3 Linienschiffe (Typ „Sicilia“), 2 Panzerkreuzer (Typ „Vettor Pisani“), 1 Aviso (Typ „Iride“), 6 Zerstörer, 12 Torpedoboote I. Klasse, 8 Torpedoboote II. Klasse.

Ozeandivision: 3 Kreuzer.

Ostasien: 1 Kreuzer.

Oberkommando der Torpedoboote: 1 Kreuzer Typ „Piemonte“, 26 Hochseetorpedoboote, 8 Torpedoboote I. Klasse.

Küstenverteidigung: 30 Torpedoboote I. Klasse, 16 Torpedoboote II. Klasse, 18 Torpedoboote III. Klasse, 5 Unterseeboote Typ „Glauco“.

— **Geschwader.** Gelegentlich einer Ende August stattgehabten Dauerfahrt mit höchster Maschinenleistung haben die Schiffe des Mittelmeergeschwaders nachstehende mittleren Geschwindigkeiten erreicht: „Regina Margherita“ (6 Stunden 50 Min.) 18,6 Seemeilen, „Benedetto Brin“ (5 Stunden 30 Min.) 18,7 Seemeilen, „Ammiraglio di St. Bon“ (5 Stunden 50 Min.) 16,3 Seemeilen, „Emanuele Filiberto“ (6 Stunden 50 Min.) 16,2 Seemeilen, „Garibaldi“ (7 Stunden 7 Min.) 17,2 Seemeilen, „Varese“ (7 Stunden 9 Min.) 16,8 Seemeilen, „Francesco Ferruccio“ (6 Stunden 42 Min.) 17,9 Seemeilen, „Agordat“, „Coatit“ (7 Stunden 35 Min.) 19,5 Seemeilen.

Rußland. Fertige Flotte. Mitte November traten in die armierte Reserve: Linienschiffe der Schwarze Meer-Flotte „Tri Swjatitelja“, „Panteleimon“, „Rostisslaw“, „Dwjänadzatj Apostolow“ und „Ssinop“, Kreuzer „Pamjatj Merkurija“, Schulschiff „Dunai“. — Die Seekadettenschulabteilung besuchte Madeira und die Kanarischen Inseln.

Die in Libau überwinternden Seestreitkräfte, besonders die Torpedobootsabteilung, werden nicht, wie in früheren Jahren, den ganzen Winter im Hafen verbleiben, sondern von Zeit zu Zeit Übungsfahrten zwischen Libau und Riga unternehmen.

— Organisation. 1. Entsprechend der durch den Krieg erfolgten Verminderung des Materials und Personals ist nach „Kotlin" durch Marinebefehl vom 17. November 1906 für den Beginn des Jahres 1907 die Verminderung der Flottenequipagen von 20 (ausschl. Gardeequipage, Flotten-Halbequipage von Reval und Flottenkompagnie von Sveaborg, die bestehen bleiben) auf 9 befohlen.

2. Neu geregelt wurden die Befugnisse der Oberstkommandierenden der Flotte und Häfen: Die russischen Seestreitkräfte werden gegliedert in die Flotte des Baltischen und des Schwarzen Meeres, an deren Spitze je ein Oberstkommandierender der Flotte und Häfen des betreffenden Meeres steht. Dieser, der direkt dem Marineminister untergeordnet ist, hat den Oberbefehl über sämtliche Seestreitkräfte seines Bereiches, ihm untersteht ferner die Verwaltung der Häfen 1. Ordnung seines Bereiches (ausschl. St. Petersburg). Mit seiner Stellung ist die des Befehlshabers der Seeverteidigung und die eines Mitgliedes des Admiralitätsrates verbunden. Bei Kriegsausbruch heißt er seine Flagge und übernimmt bis zur Ernennung eines Flottenchefs das aktive Kommando über die Seestreitkräfte seines Bereiches. Er hat die Verantwortung für Ausbildung und Gefechtsbereitschaft der ihm unterstellten Geschwader und Schiffe, inspiziert die Verbände und einzelnen Schiffe bei Indienststellung, vor der Außerdienststellung und nach Belieben während der Indiensthaltung. Als Häfen 1. Ordnung gelten Kronstadt, St. Petersburg, Ssewastopol; als solche 2. Ordnung Libau, Reval, Sveaborg, Nikolajew, Batum, Baku, Wladiwostok.

Die Verwaltung der Häfen 2. Ordnung fällt dem Hafenkommandanten zu, der dem Oberstkommandierenden untersteht. Nur der Kommandant von Baku ressortiert direkt vom Marineminister.

3. Der Generalstab der Marine hat Bestimmungen für die Tätigkeit einer Operationsabteilung erlassen, die den Stäben der Kommandierenden in den Kriegshäfen beigeordnet werden. Ihnen liegt die Ausarbeitung der Mobilmachungspläne für den Hafen und die Sorge für die Kriegsbereitschaft der Seestreitkräfte ob, soweit diese den Hafen angeht. Diese Operationsabteilungen unterstehen direkt dem Generalstab der Marine.

— Personal. 1. In Kronstadt fand eine Sitzung sämtlicher höherer Befehlshaber der Marineteile zu Lande und zur See einschl. der Kommandanten der Schiffe 1. und 2. Klasse statt, in der die Frage der Beförderung der Offiziere durch Ballotement erörtert wurde.

2. Die Kadetten des Marine-Kadettenkorps gelten hinfort als Militärpersonen; die drei obersten Klassen des Korps wurden daher vereidigt.

3. Den oben angedeuteten Organisationsänderungen entsprechen folgende Personalveränderungen: Es wurden ernannt:

Kontreadmiral Wiren, jüngerer Flaggoffizier der Schwarze Meer-Flotte, zum Chef der Artillerie-Lehrabteilung der Baltischen Flotte,

Kontreadmiral Lilie zum Chef der Torpedo-Lehrabteilung,

Kapitän 1. Ranges v. Essen, bisher Kommandeur der Torpedobootszerstörer der Baltischen Flotte, zum Kommandeur der 1. Abteilung der Torpedofahrzeuge,

Kapitän 1. Ranges Knjasjew, bisher Kommandeur der Torpedoboote der Baltischen Flotte, zum Kommandeur der 2. Abteilung der Torpedofahrzeuge,

Kapitän 1. Ranges Alexejew zum Kommandeur der 3. Abteilung der Torpedofahrzeuge.

4. Entsprechend den Beschlüssen und Anträgen des Kronstadter Kriegsgerichts wurde vom Zaren bestimmt:

Kapitän 2. Ranges Baranow, Kommandant des „Bjädowy“, wird aus dem Dienst ausgeschlossen mit Verlust der Rangabzeichen, Orden und Ehrenzeichen,

Kapitän 1. Ranges Clappier de Colomb, Chef des Stabes des 2. Baltischen Geschwaders, wird aus dem Dienst ausgeschlossen ohne Verlust von Rechten,

Oberst Philipowski, Flottennavigationsoffizier, und Leutnant Leontjew vom Stabe Rojestwenskis, werden aus dem Dienst entlassen.

Admiral Rojestwenski und die übrigen Freigesprochenen sind als durch die Gerichtsverhandlung gerechtfertigt anzusehen.

5. Ein eigentümliches Licht auf die Disziplin des Offiziernachwuchses wirft die Nachricht des „Kotlin“, daß 60 Seekadetten wegen disziplinwidrigen Benehmens das Recht zum Tragen der Seekadettenabzeichen auf einen Monat entzogen wurde.

— Schiffbau. Die Panzerkreuzer „Gromoboi“ und „Rossija“ behalten beim Umbau nur einen Mast, der hauptsächlich für die Zwecke der Funkentelegraphie eingerichtet wird.

Das Artillerie-Schulschiff „Kreisser“ erhält statt der alten 15 cm-K. und 9-Pfünder zwei 7,5 cm-SK. und vier 4,7 cm SK.

Auf der Baltischen Werft ist nach „Kotlin“ ein Unterseeboot von 400 Tonnen und eins von 117 Tonnen im Bau; ersteres soll 8 Torpedorohre tragen, während das technische Komitee bisher nur 2 anordnete.

— Ausrangierung. Der Marineminister schlug dem Admiralitätsrat vor, die Küstenpanzerschiffe „Admiral Lasarew“, „Admiral Greig“, „Ssmertsch“ und „Tscharodeika“ auszurangieren und entweder zu verkaufen oder nur noch für Hafenzwecke zu verwenden.

— Kohlenübernahme. Das technische Komitee beschloß, von der weiteren Verwendung der Temperleyapparate zur Bekohlung der Schiffe Abstand zu nehmen; wo sie eingebaut sind, werden sie zum Teil entfernt werden; auf neuen Schiffen werden sie nicht angebracht; anstatt dessen werden kleinere Wippen von 1/2 Tonne Tragfähigkeit in der Nähe der Bunkerlöcher an Deck eingebaut, wie sie in der amerikanischen Flotte im Gebrauch sind. Als Nachteile des Temperleyapparates werden angegeben: Unbequeme Aufbewahrung an Bord, großes Gewicht, häufige Störungen im Betriebe, dadurch hervorgerufener stundenlanger Aufenthalt, zeitraubendes Auf- und Abtakeln, Notwendigkeit, die Boote vor dem Kohlen zu Wasser zu bringen, sowie den Apparat erst nach dem Längsseitkommen des Dampfers aufzubringen, Unmöglichkeit, Kohlensäcke zu heißen, die nicht senkrecht unter dem Apparat stehen, geringe Hebekraft, große Ausgaben an Patentgebühren.

⚜

Österreich-Ungarn. Schiffsbewegungen. Das Geschwader hielt sich Ende November längere Zeit in Triest auf, ging dann nach Fiume und von dort nach Dalmatien. Die Rückkehr nach Pola war für den 20. Dezember in Aussicht genommen.

— Budget. Der den Budgetausschüssen der österreichischen und ungarischen Delegation endgültig vorgelegte Etatsvoranschlag für 1906/07 setzte sich folgendermaßen zusammen:

Ordentliches Nettoerfordernis	42 850 110 fl.
Außerordentliches Nettoerfordernis	2 549 890 „
Summe	45 400 000 fl.
Rest des Spezialkredits	+ 19 480 000 „
Totalsumme	64 880 000 fl.

In den Verhandlungen wandte sich der Marinekommandant Graf **Montecuccoli** besonders gegen das Eisenkartell, indem er erklärte, daß die Marine an die österreichische Industrie um 25 Prozent höhere Preise zahlen müsse als Private. Er sprach die Hoffnung aus, daß die Preise noch verringert werden würden. Anderenfalls sei er gezwungen, die Bestellungen im Ausland zu machen. In Fachschriften wurde nachträglich ausgeführt, daß die Preiserhöhung sich lediglich auf Stahlgußlieferungen beziehe, die mit Rücksicht auf die besonderen Qualitäts- und Abnahmevorschriften eine höhere Arbeitsleistung erfordern.

Der Etat wurde nach lebhaften Debatten von den Ausschüssen beider Delegationen angenommen.

Schweden. Indienststellungen. Am 9. Januar 1907 werden 2 Schiffsabteilungen für Ausbildung der Wehrpflichtigen in Karlskrona und Stockholm gebildet. Die erste wird aus den Küstenpanzerschiffen „Thor“, „Vasa“, „Tapperheten“ und dem Kasernenschiffe „Stockholm“, die zweite aus den Küstenpanzerschiffen „Svea“, „Göta“ und „Thule“ bestehen.

— Neubauten. Für die im Bau befindlichen Torpedofahrzeuge und Torpedoboote sind Namen, Stationsorte und Schiffsklassen festgesetzt worden:

1. Die Torpedofahrzeuge sind der zweiten Schiffsklasse und der Station Stockholm zugeteilt worden. Das in Malmö auf der Werft von Kockum und das in Gothenburg auf der Lindholm-Werft im Bau befindliche Torpedofahrzeug haben die Namen „Ragnar“ bzw. „Sigurd“ erhalten.

2. Die 2 auf der königlichen Werft in Karlskrona zu erbauenden Torpedoboote 1. Klasse sind der 2. Schiffsklasse und der Station Karlskrona zugeteilt und heißen „Vega“ und „Vesta“.

3. Die 5 Torpedoboote 2. Klasse, von denen 2 auf der königlichen Werft in Stockholm und 3 auf der Motala-Werft gebaut werden, gehören zur 3. Schiffsklasse und zur Station Stockholm und erhalten die Bezeichnungen „10“, „11“, „12“, „14“ und „15“.

Dänemark. Fischereischutz. Das Fischereischutzschiff Islands „Falk“ ist Anfang Dezember von Island nach Kopenhagen zurückgekehrt, wo es außer Dienst gestellt und gedockt wird. Nach Beendigung der Arbeiten wird es von neuem in Dienst gestellt werden und auf seine Station zurückkehren.

— Schulschiff für die Handelsflotte. Am 30. November ist auf der Werft von Burmeister & Wain ein Schulschiff für die dänische Handelsflotte vom Stapel gelaufen, welches den Namen „Viking“ erhalten hat. Es ist eine viermastige Stahlbark von 90,4 m Länge, 14 m Breite und 3500 Tonnen Deplacement und hat Platz für 100 Eleven.

— Umbau der königlichen Yacht „Dannebrog“. Dem Reichstage ist ein Gesetz vorgelegt worden, in welchem die Mittel für den Umbau und die Verlängerung der königlichen Yacht „Dannebrog“ gefordert werden.

Digitized by Google

Rumänien. Anfang Dezember sind 2 für die rumänische Marine in Englan
baute **Wachtboote** über Rotterdam durch den Rhein, Main, den Donau-Main-Kan
nd **durch die Donau** nach ihrem Bestimmungsorte gebracht worden. Sie sind 30 r
ng. **3,75 m breit** und haben eine Geschwindigkeit von 25 Seemeilen pro Stund
ie **Maschinen indizieren** 300 Pferdestärken. Armierung je zwei 10 mm-Maschiner
gewehre und Scheinwerfer. Diese Boote sind dazu bestimmt, den Wachtdienst auf de
Donau zu versehen.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Das Notruder des Hamburger Dampfers „Martha Woermann“.

Von Hugo Buchholz, Diplom-Ingenieur, Hamburg.

(Hierzu das Titelbild.)

Der zur Woermann-Linie, Hamburg, gehörige Dampfer „Martha Woermann“ erlitt am 25. Juli 1906 an der westafrikanischen Sklavenküste eine Havarie, deren vorläufige Reparatur an der Stelle des Unfalles in Fachkreisen berechtigten Anspruch auf Beachtung machen darf. Das Hamburgische Seeamt, das in seiner Sitzung vom 25. Oktober 1906 über den vorliegenden Unfall verhandelte und zu dem Schluß kam, „daß die Besatzung nach keiner Richtung hin ein Verschulden trifft,“ bezeichnete gleichzeitig die geleistete Arbeit als vorzüglich und besonders anerkennenswert und gab durch den Vorsitzenden seinem Wunsche Ausdruck, der Gedanke des zur Ausführung gebrachten Notbehelfes möchte weiteren Fachkreisen durch Veröffentlichung zugänglich gemacht werden.

Am Tage des Unfalles befand sich das Schiff in Fahrt auf einem der Abflüsse des Niger, dem Sombrero-Fluß, rund 60 Seemeilen landeinwärts von der Küste. Da das zur Verfügung stehende Kartenmaterial infolge ständiger Neubildung von Untiefen für die Schiffahrt nur begrenzten Wert hat, lief die „Martha Woermann“ mit einem Tiefgang von 16′ 2″ vorn und 17′ 2″ hinten bei Niedrigwasser mit dem Hinterteil auf eine der neu entstandenen Sandbänke auf. Bei dem Versuch wieder abzukommen brachen Hintersteven und Ruder, und zwar der Steven unten in der Hohlkehle der Rudersohle und oben kurz unter der Hohlkehle des Ruderstevens; der Bruch des Ruders war kurz unter dem Flansch des Ruderpfostens erfolgt, so daß die Flanschverbindung mit dem Ruderschaft und ein Fingerling erhalten geblieben war. Das Vorhandensein dieses einen Fingerlings war von ausschlaggebender Bedeutung für die Verwendungsmöglichkeit eines Notruders.

Das Bruchstück des Hinterstevens, mit welchem das Ruder durch die Fingerlinge zusammenhing, war in drei Faden Wassertiefe gesunken. Nach mühsamen Tauchversuchen, die ein geübter Schwimmer, ein Mann von der Besatzung des Schiffes, ausführte, gelang es, um einen der Fingerlinge eine Trosse zu schlingen, mit deren Hilfe beide Teile an Deck geborgen wurden. Angesichts der hilflosen Lage des Schiffes, in beträchtlicher Entfernung von den in Betracht kommenden Reparaturwerkstätten, wurde der Bau eines Notruders beschlossen und mit den vorbereitenden Arbeiten sowie mit der Beschaffung des notwendigen Materials am 27. Juli begonnen. Bei der Größe des Schiffes — die „Martha Woermann“ hat einen Raumgehalt von 2280 Brutto-Registertonnen, war im Jahre 1902 auf der Werft von Blohm & Voß in Hamburg erbaut worden und besaß die höchste Klasse des Germanischen Lloyds — konnte die Materialreserve des ausgerüsteten Schiffes nur in beschränktem Maße dem auftretenden Bedarf genügen. Aus der Maschinenreserve waren verfügbar: 1 Platte Blech, 5 Stangen Flacheisen, 12 Stangen Rundeisen von verschiedenem Durchmesser und rund 300 Muttern verschiedener Größe. Von einigen in der Nähe befindlichen Schiffen wurden diesem Vorrat an Material weiterhin hinzugefügt: 10 Stangen Flach- bzw. Rundeisen sowie 300 Muttern.

Der weitaus größere Teil des erforderlichen Materials, wie Bohlen und Platten, mußte auf außergewöhnliche Weise an Bord aufgebracht werden. Die Bohlen entnahm man einem hölzernen Raumschott des Kohlenbunkers; Platten wurden verfügbar durch Auseinandernieten eines entbehrlichen Schottes der Pulverkammer. Schäkel und Spannschrauben, die zur nachträglichen Befestigung dienten, wurden, wo man ihrer irgend

entbehren konnte, Teilen des Schiffes entnommen. Spannschrauben wurden z. B. von Wanten und Stagen losgenommen und durch Spanntaue ersetzt. Einen besonders großen Schäkel, dessen man zur Befestigung des Ruderblattes benötigte, lieferte der große 15 Tonnen-Ladebaum. Kleine Schäkel wurden aus Rundeisen zurechtgeschmiedet.

Auf diese notdürftigen Hilfsmittel gestützt, begann der eigentliche Bau des Notruders. Notwendig ist es, vorher noch auf das an Bord verfügbare Werkzeug hinzuweisen. Dies setzte sich im wesentlichen zusammen aus: einem Amboß, einer Feldschmiede und einer kleinen Handbohrmaschine, die jedoch für das Bearbeiten größerer Werkstücke wie Platten usw. nicht zu verwenden war. Als selbstverständlich vorhanden seien hier noch erwähnt: mehrere Hämmer, Zangen, Bohrknarren und Feilkloben. Meißel und Bohrer standen dagegen nur in beschränkter Zahl und in kleinen Größen zur Verfügung und mußten daher bei auftretendem Bedarf aus Stahlstangen hergestellt werden.

Den Ausgangspunkt für den Bau des Notruders bildete ein hölzernes Ruderblatt in der ungefähren Größe 3,8 × 1,5 m, das aus drei Bohlenlagen gebildet wurde, von denen die mittlere senkrecht verlief, während die obere und untere diagonal gegeneinander versetzt waren. Die wesentlich kleineren Abmessungen des Notruders gegenüber dem ursprünglichen entsprangen der Überlegung, den auf das Ruderblatt des Notruders kommenden Ruderdruck nach Möglichkeit klein zu erhalten und so die provisorische Konstruktion vor unnötiger Beanspruchung zu bewahren. Das Holzgefüge des Ruderblattes wurde nach seinem oberen Ende hin entsprechend dünner gehalten, um die Stärke des Spannungsflansches des Flanschstückes am abgebrochenen Teil des Ruderpfostens zu erreichen. Die Güte und Haltbarkeit der Verbindung zwischen dem Flanschstück und dem eigentlichen Ruder war von ausschlaggebender Bedeutung für die Brauchbarkeit des ganzen Notruders. Sie wurde hergestellt durch sechs 1″ Bolzen, die unter Benutzung der im Flanschstück noch vorhandenen sechs Löcher die auf beiden Seiten angebrachten Platten, das Holzgefüge und das Bruchstück des Ruderpfostens fest aneinanderfügten. Die Gewähr größerer Sicherheit verlieh dieser Verbindung noch die Anordnung weiterer achtzehn $1^1/_4$″ Kopfschrauben, der sich insofern besondere Schwierigkeiten in den Weg stellten, als alle Löcher im Stahlguß des Ruderpfostens mit der Handknarre gebohrt werden mußten. Der übrige Teil des Ruderblattes wurde in entsprechender Weise mittels etwa 250 durchgehender Bolzen zu einem festen Ganzen gefügt und durch senkrecht und diagonal verlaufende Plattenschienen noch besonders versteift. Sämtliche dabei verwendeten Bolzen wurden eigens zu diesem Zweck aus Rundeisen hergestellt, indem Stücke von ungefähr 9″ Länge auf beiden Enden mit passendem Gewinde versehen wurden. Je zwei Schäkel in der Mitte und am unteren Ende der Innenkante des Ruderblattes sowie der weiter oben erwähnte große an der Außenkante machten das Notruder vollständig, so daß am 15. August mit der Herstellung des provisorischen Stevens begonnen werden konnte. Eine aus dem Unterraum III losgenietete Raumstütze von 108 mm Durchmesser wurde in entsprechender Weise hergerichtet. Auf rund 1 m Länge von oben wurde sie gekröpft und abgeflacht; unten wurde sie gleichfalls abgeflacht und mit zwei Löchern zur Befestigung zweier Schäkel versehen, an welche bei der Montage Ketten angeschlagen wurden. Um ein Bild von dieser Arbeit zu erhalten, muß erwähnt werden, daß zu einer Hitze in der Feldschmiede ungefähr 2 bis 3 Stunden erforderlich waren, was jedoch auch immer nur für die Bearbeitung eines Stückes von ungefähr 3 bis 4″ ausreichte. Die Verbindung des provisorischen Stevens mit dem Stumpf des ursprünglichen stellten sechs $1^1/_4$″ Kopfschrauben her, die dem Reservevorrat der Maschinenfundamentbolzen entnommen waren. Um die Löcher in den ursprünglichen Steven bohren zu können und um die nachfolgende Anbringung des Ganzen zu ermöglichen, wurde das Schiff durch Umstauen der Ladung aus Raum IV nach Raum I hinten weiter aus dem Wasser herausgebracht.

Vor der Montage mußte Ruder und Steven zusammen mit den zur Befestigung dienenden Ketten und Stahltrossen fertig an Deck zusammengesetzt werden. Hierzu war

es noch vorher nötig, die Drehung des Ruders um den Steven zu ermöglichen. Man erreichte dies durch zwei Schellen aus Flacheisen, die um den provisorischen Steven herumfaßten und am Ruderblatt verbolzt wurden. Am 22. August konnten Ruder und Steven auf zwei zusammengelaschte Boote hinuntergelassen und unter das Heck geschafft werden. Der provisorische Steven wurde zunächst mit Hilfe der sechs Kopfschrauben befestigt, dann wurden die Flanschen des Notruders und des Ruderschaftes miteinander verbunden. Nunmehr hing das Ruder am Ruderschaft und damit an dem einzig vorhandenen Fingerling, von dessen Haltbarkeit der Betrieb des ganzen Notruders abhängig war. Um das mit so vieler Mühe hergestellte Ruder im Falle einer Havarie nicht zu verlieren, wurden von dem großen Schäkel an der Außenkante des Blattes Stahltrossen nach dem Flansch des Ruderschaftes geführt, so daß bei einem Aufschwimmen des Ruders letzteres am Ruderschaft hängen bleiben mußte. Zur Versteifung des in seinem unteren Teile freistehenden Stevens dienten auf jeder Seite je zwei Ketten, von denen je eine von den unten am Steven befestigten Schäkeln nach den zum Lüften der Schraube vorhandenen Augbolzen geführt wurde; je eine zweite Kette wurde über das Schanzkleid geführt und an Deck befestigt. Um den einen Fingerling nicht zu sehr durch das Gewicht des Ruders zu belasten, wurde an dem unteren Teil der Innenkante des Ruderblattes je eine Stahltrosse angeordnet, die durch Klüsen im Schanzkleid an Deck geleitet wurden, wo ihre Enden durch eine Talje verbunden wurden, um der Drehung des Ruders folgen zu können. Von der Mitte des Ruderblattes aus wurden gleichfalls Stahltrossen um den Ruderschaft geschlungen und durch Spannschrauben steifgeholt.

Am 24. August war die ganze Arbeit vollendet. Bei den Maschinenmanövern „Volle Kraft vorwärts“ und „Volle Kraft rückwärts“ wurde das Ruder „Hart Steuerbord“ und „Hart Backbord“ gelegt; es bewährte sich auf das beste.

Die „Martha Woermann“ hat den rund 4700 Seemeilen langen Weg bis Hamburg ohne fremde Hilfe mit einer stündlichen Durchschnittsfahrt von 7,5 Seemeilen zurückgelegt. Es wurde nur einige Male Halt gemacht, um Kohlen zu nehmen, und bei dieser Gelegenheit wurde die Konstruktion stets sorgfältig überholt. Ein Schlepper, der die „Martha Woermann“ begleitete, trat nicht in Tätigkeit. Die Notreparatur sowie die Fahrt stellte eine bemerkenswerte Leistung dar.

Der Bau des Notruders hatte insgesamt 35 Tage in Anspruch genommen. Hierbei muß der örtlichen und klimatischen Verhältnisse besondere Erwähnung getan werden; das in der Gegend der Niger-Abflüsse herrschende Klima gehört zu dem ungesundesten der ganzen westafrikanischen Küste. Europäer vermögen unter diesen Verhältnissen kaum 6 bis 8 Stunden am Tage angestrengt zu arbeiten. Im vorliegenden Falle wurden die Arbeiten noch in nachteiligster Weise durch Regengüsse beeinflußt, die fast während der ganzen Zeit der Reparatur herrschten. Trotzdem führte man die Arbeit bei einer Teilung des Personals in Tages- und Nachtschichten in der erwähnten Zeit zu Ende. Tätig waren dabei unter der Leitung des ersten Maschinisten: 3 Maschinisten, 5 Heizer und einige Leute von der Decksbesatzung.

Gleichfalls bemerkenswert ist die nach Ankunft des Schiffes in Hamburg an Ort und Stelle vorgenommene Schweißung der Bruchstücke des Hinterstevens. Die Werft von H. C. Stülcken Sohn, Hamburg führte diese Schweißung auf Grund reicher Erfahrungen erfolgreich in fünf Tagen aus, wiewohl ursprünglich beabsichtigt war, den Steven zwecks Reparatur in eins der Spezialwerke des Rheinlandes zu schicken.

Die Ergänzung des französischen Marineingenieurkorps und des Maschinenpersonals.

Das Gesetz vom 29. Juli 1905, das dem französischen Marineingenieurkorps eine gesetzliche Grundlage gab, wie sie schon seit 1896 für das Seeoffizierkorps bestand, hat durch ein am 5. Dezember 1906 vom Präsidenten der Republik auf Vorlage des Marineministers Thomson vollzogenes Dekret über die Ergänzung des Marineingenieurkorps und des Maschinenpersonals die notwendige Vervollständigung gefunden. Bezeichnenderweise ist die Anregung hierzu von den gesetzgebenden Körperschaften ausgegangen. So hatte sich der Berichterstatter zum Haushaltvoranschlage für das Jahr 1904, Abgeordneter Messimy, eingehend mit den Verhältnissen des Maschinenpersonals beschäftigt und die bisher geltende Organisation als eine äußerst komplizierte und unzweckmäßige bezeichnet. Der Vorsitzende der Marinekommission des Senats, Senator Méric, der sich weitgehende Verdienste um die sachgemäße Ausgestaltung des Regierungsentwurfes zum Gesetze über das Marineingenieurkorps erworben hat, wies ebenfalls nachdrücklich auf die Mängel der Organisation hin. Auch aus der Front ist seit langer Zeit Klage geführt worden über die mangelhafte Vorbildung des Maschinenpersonals, über den durch die vielen an Land zu absolvierenden Schulkurse bedingten häufigen Wechsel des Personals an Bord der Schiffe und über die Anbordkommandierung einer übermäßig großen Zahl des Maschinenpersonals. Die Anregung von seiten der gesetzgebenden Körperschaften hat nun endlich dazu geführt, Wandel zu schaffen und die Ergänzung des Marineingenieurkorps und des Maschinenpersonals in ähnlicher Weise zu regeln, wie dies in unserer Marine geschehen ist.

Um einen Anhalt für die Tragweite der Änderung zu gewinnen, sei die bisherige Ergänzung und Ausbildung in ihren Hauptzügen geschildert.

Bisher hatte jeder Heizer und Maschinenarbeiter bei guten Leistungen Anwartschaft auf die Marineingenieurlaufbahn. Das Maschinenpersonal ergänzte sich:

1. durch direkte Einstellung:
   a) von Schülern der höheren Werftmeisterschulen des Maschinenfaches und Schülern der Gewerbeschulen — als Maschinenschüler;
   b) von Gewerbeschülern, die durch ein Diplom ausgezeichnet sind — als Maschinenobermatrosen;
   c) von Seedienstpflichtigen, die in der Kauffahrtei als leitende oder Wachmaschinisten gefahren hatten — als Maschinenobermatrosen, Maschinistenmaate und Maschinisten;
   d) von Seedienstpflichtigen — als Maschinenarbeiter 1., 2. und 3. Klasse;
2. durch Wettbewerb:
   a) von Leuten, die nicht aus obengenannten Schulen hervorgegangen — als Maschinistenschüler;
   b) von Schülern obiger Schulen und Werftarbeitern nach Bestehen einer Prüfung — als Maschinistenschulanwärter;
   c) von solchen Leuten der vorigen Klasse, die zum Besuch des Maschinenjungenlehrganges sich geeignet ausweisen — als Maschinen-Leichtmatrosen;
3. durch Zulassung zur Vorbereitungsschule der Maschinenarbeiteranwärter in Lorient und als Maschinenjungen auf der Schiffsjungenschule „Bretagne“.

Nach Erreichung des Dienstgrades des Maschinistenmaates teilte sich die Laufbahn in einen theoretischen und einen praktischen Zweig, deren erster in das Marineingenieurkorps führte.

Zur theoretischen und praktischen Ausbildung wurden außer den beiden schon genannten Schulen in Lorient und Brest noch unterhalten:

ein Lehrgang für Maschinistenschüleranwärter in Toulon,
Lehrgänge in Brest und Toulon für das eingestellte Maschinenpersonal,
desgl. für die praktischen Maschinenobermatrosen und Maschinistenmaate zur Ausbildung zum theoretischen Maschinistenmaat.

Die mit dem 1. Januar 1907 in Kraft getretene Organisation soll nun folgende Ziele erreichen:

Vermehrung der beruflichen Tüchtigkeit und Verminderung der Zahl des Maschinenpersonals, das nicht vor erfolgter Schulung auf Schiffen der Front eingeschifft werden soll, wodurch zugleich der häufige Wechsel vermieden wird;

Bildung eines Stammes von Maaten und Deckoffizieren (officiers mariniers) von hohem beruflichen Werte, in dem das Aufrücken nicht zu langsam vor sich geht;

Erlangung einer größeren Zahl von Maschinisten und Obermaschinisten, die durch Wettbewerb und Auswahl so gesichtet wird, daß geeignete Kräfte jünger als seither ins Marineingenieurkorps aufrücken können.

In Zukunft werden nur eingestellt:

1. als Marineingenieuranwärter (élèves mécaniciens) geeignete 18jährige junge Leute;
2. als Maschinenmatrosen (matelot - mécanicien) Seedienstpflichtige des Maschinenpersonals der Kauffahrtei nach erfolgter Aushebung und freiwillig sich meldende Industriearbeiter von 18 Jahren — beide auf Grund genügenden Nachweises von Fachkenntnissen;
3. als Schmierer (chauffeurs graisseurs) Metallarbeiter, die bei der Prüfung nicht das Zeugnis als Maschinenmatrosen 1. oder 2. Klasse erhalten haben.

Der Ausbildungsgang dieser verschiedenen Ergänzungsarten soll nun kurz geschildert werden, wobei zu bemerken ist, daß, wenn auch die Ingenieuranwärter in erster Linie für den Ersatz des Marineingenieurkorps bestimmt sind, dies doch gemäß den auch für das Seeoffizierkorps geltenden Grundsätzen bis zu einem Fünftel seinen Ersatz aus dem übrigen Maschinenpersonal erhalten soll.

1. Die Marineingenieuranwärter werden durch einen nach Vorbild der Zulassung zur Marineschule eingerichteten Wettbewerb ausgewählt. Die Anwärter müssen mindestens 18 Jahre alt sein und die Bedingungen für freiwilligen Eintritt bei der Flottenstammdivision und Zulassung als Seedienstpflichtige erfüllen. Die Eintrittsprüfung findet einmal im Jahre in Dünkirchen, Cherbourg, Le Havre, St. Servan, Brest, Lorient, Nantes, Rochefort, Bordeaux, Toulon, Marseille, Toulouse, Lyon, Nancy, Paris schriftlich und mündlich vor einer Kommission statt. 30 Zusatzpunkte werden dabei den diplomierten Schülern der Gewerbeschulen, den Inhabern des Diploms des ersten Teiles irgend eines Bakkalaureates der höheren Schulen (etwa unser Abiturientenzeugnis) oder der Zulassungsbefähigung für St. Cyr, Marineschule, Polytechnische Schule oder Zentralschule vorweg gegeben. Eine Fachausbildung wird also nicht verlangt. Die hiernach geeignet Befundenen werden zu Ingenieuranwärtern mit dem Range der Maschinenmatrosen 1. Klasse ernannt und der Maschinistenschule in Toulon zu fünfmonatigem Lehrgang in praktischer Maschinenkunde überwiesen. Nach bestandener Schlußprüfung werden sie zu Marineingenieuroberanwärtern (quartier-maîtres élèves mécaniciens) ernannt und ein Jahr auf seegehende Schiffe an Stelle von Maschinenobermatrosen kommandiert, nach dessen Ablauf die geeigneten zu Maschinistenmaaten (second-maîtres mécaniciens) befördert werden. Als solche sollen sie möglichst ununterbrochen 4 Jahre Seefahrzeit erwerben, nach deren Erlangung sie sich um Zulassung zum Lehrgang der Marineingenieurklasse bewerben können.

Die geeigneten Bewerber machen einen einjährigen Lehrgang in der in Toulon neu eingerichteten Marineingenieurklasse durch, werden nach Bestehen der Schlußprüfung zu Marineingenieuroberaspiranten (premier-maître élève officier) befördert und eingeschifft, um die vorgeschriebenen zwei Jahre Fahrzeit zu erlangen, die für die Be-

förderung zum Marineingenieur (mécanicien principal de 2e classe) erforderlich sind; falls sie diese schon vorher erworben haben, können sie unmittelbar zu Marineingenieuren befördert werden.

Während dies der vorgezeichnete Gang ist, der, wie man sieht, sich von unserer Ausbildung im wesentlichen nur durch die kürzere Schulzeit unterscheidet, ist die Verwendung der die Prüfung nicht Bestehenden folgendermaßen geregelt:

Die erste Prüfung kann unter Umständen wiederholt werden; wird dies nicht gestattet, so werden die Anwärter als Maschinenobermatrosen oder -Matrosen 1. Klasse in die niedere Laufbahn übergeführt.

Die, welche die zweite Prüfung (zum Ingenieur) nicht bestanden haben, werden mit ihrem Dienstrange in die niedere Laufbahn übergeführt, doch haben sie Anspruch auf das höhere Maschinistenzeugnis.

Dies können sie sich auch erwerben, wenn sie die betreffende Prüfung mit dreijährigem Dienstalter und nach zwei Jahren Fahrzeit im Dienstrange, d. h. also vor der Zulassung zur Ingenieurklasse, bestehen, worauf sie gemäß den Beförderungsvorschriften zu Maschinisten und Obermaschinisten befördert werden können.

Eine Wiederholung des Lehrganges ist nur solchen Schülern gestattet, die krankheitshalber ihn nicht durchmachen konnten, wegen schlechter Führung Abkommandierten ist sie und damit auch die Ingenieurlaufbahn verschlossen; dies trifft auch für diejenigen Marineingenieuroberaspiranten zu, die während ihrer letzten Einschiffung als solche nicht genügende Dienstbefähigung gezeigt oder sich schlecht geführt haben. Sie werden als Obermaschinisten der niederen Laufbahn zugewiesen.

Dagegen dürfen geeignete Obermaschinisten unmittelbar zur Ingenieurprüfung zugelassen und nach Erfüllung der Fahrzeitsbedingungen zu Marineingenieuren, wie schon erwähnt, für ein Fünftel der offenen Stellen befördert werden.

Die Auslese ist also eine sehr scharfe.

2. Die Maschinenmatrosen, wie hinfort die bisherigen Maschinenarbeiter heißen, ergänzen sich aus Seedienstpflichtigen des Maschinenpersonals der Kauffahrtei und aus freiwilligen Monteuren, Drehern, Schmieden, Eisen- und Metallarbeitern, Gießern, Elektrikern, die sich an ihrem Aufenthaltsorte einer praktischen Prüfung mit Erfolg unterziehen, lesen, schreiben und etwas rechnen können. Ihre Zulassung erfolgt jedoch vorbehaltlich des Bestehens einer auf einer Kriegswerft abzulegenden Nachprüfung. Bestehen sie diese nicht, so werden sie mit ihrer Zustimmung als Schmierer eingestellt, oder, falls sie sich nicht für einen anderen Dienstzweig entschließen, entlassen.

Die endgültig Angenommenen werden je nach Befähigung zu Maschinenmatrosen 1. oder 2. Klasse ernannt und ein halbes Jahr zu der Maschinistenschule, nach den Einstellungsterminen abwechselnd in Toulon oder Brest, kommandiert. Von ihnen wird ein Teil nach einmonatiger Unterweisung an Bord kommandiert und kann nach zweijähriger Fahrzeit und Bestehen einer Prüfung zu Obermatrosen befördert werden. Die übrigen, d. h. die Auslese, bleiben noch weitere fünf Monate auf der Schule und erlangen durch Bestehen der Schlußprüfung das elementare Maschinistenzeugnis (brevet élémentaire). Nach neunmonatiger Seefahrzeit können sie ohne weitere Prüfung zu Maschinenobermatrosen ernannt werden.

Das Elementarzeugnis hat denselben Wert und gewährt die gleichen Vorteile wie jedes Spezialistenzeugnis.

Des ferneren ergänzen sich die Maschinenmatrosen aus den Zöglingen der Maschinistenlehrlingschule in Lorient, die das Examen bestanden haben. Auf dieser Schule werden Jungen, die sich zum späteren freiwilligen Dienst verpflichten, von 16 Jahren an in den oben genannten sechs Handwerken ausgebildet. Sie stehen in gleichem Rang wie die Leichtmatrosen, die befähigtsten können in einem Sonderlehrgang der Schule das Elementarmaschinistenzeugnis erwerben.

Zur Beförderung zum Maschinistenmaaten ist außer einjähriger Seefahrzeit als

Obermatrose das Bestehen einer Prüfung geboten. Das Aufrücken zum Maschinisten und Obermaschinisten setzt außer 1 Jahr Seefahrzeit im Dienstgrade die Erwerbung des höheren Maschinistenzeugnisses voraus, das nach einjährigem Schulbesuch durch die Schlußprüfung erlangt wird. Die Zulassung zur Maschinistenklasse erfolgt nach bestandenem Wettbewerb, die Schulen sind in Brest und Toulon.

3. Die Schmierer ergänzen sich aus den ungenügend befundenen Maschinenmatrosen, aus Seedienstpflichtigen und Freiwilligen. Sie werden im Heizraum und in der Maschine beschäftigt und sollen dort einen Teil des Maschinenpersonals ersetzen. Man verspricht sich von dieser Maßnahme guten Erfolg für die Bedienung und Unterhaltung der Maschinen, da die Schmierer selten wechseln werden. Sie werden nach ihrer Einkleidung auf Schiffen in Dienst oder Reserve vorläufig ausgebildet und später auf seegehenden Schiffen weiter gebildet. Die Geeigneten können nach zwei Monaten zu Hilfsschmierern ernannt und nach gründlicher Ausbildung ein vorläufiges Zeugnis erhalten, das ihnen dieselben Vorteile gibt wie jedes Spezialistenzeugnis. Mit Verleihung des endgültigen Zeugnisses, das in Zukunft das Heizerzeugnis ersetzt, erhalten sie den Rang der Maschinenmatrosen 2. Klasse, wenn sie vorher Schmierer 3. oder 2. Klasse waren. Mit der 1. Klasse schließt diese Laufbahn ab, doch ist der Übertritt zur Maschinistenlaufbahn den Geeigneten nach Bestehen der fachlichen Prüfung möglich.

Die Besitzer des elementaren Maschinisten- und die des Schmiererzeugnisses tragen einen rotwollenen Winkel am Unterarm, die Obermatrosen aller drei Arten zwei rote Winkel übereinander. Eine besondere Uniformierung wie für unsere Ingenieuranwärter ist nicht vorgesehen.

Zum Schluß seien noch die zur Ausbildung dienenden Maschinistenschulen aufgezählt, denen je ein Marineingenieur im Stabsoffizierrang vorsteht:

1. die Schule für Maschinistenlehrlinge in Lorient;
2. die Maschinistenschule in Brest mit einem Lehrgang zur Erlangung des höheren Maschinistenzeugnisses;
3. die Maschinistenschule in Toulon mit einem Lehrgang für Ingenieuranwärter, einem für Marineingenieuroberaspiranten.

Alle drei Schulen haben überdies Lehrgänge für die Erlangung des elementaren Maschinistenzeugnisses.

M.

Literatur.

Neu-Mecklenburg (Bismarck-Archipel), Die Küste von Umuddu bis Kap St. Georg. Forschungsergebnisse bei den Vermessungsfahrten von S. M. S. „Möwe“ 1904. Aus dem Königlichen Museum für Völkerkunde zu Berlin mit Unterstützung des Reichs-Marine-Amtes herausgegeben von Dr. Emil Stephan und Dr. Fritz Graebner. Mit 10 Tafeln, 3 Notenbeilagen, 133 Textbildern und 1 Übersichtskarte. — 12 und 243 Seiten. — Berlin 1907. D. Reimer (Ernst Vohsen). — Gebunden 8,00 Mark.

Südseekunst, Beiträge zur Kunst des Bismarck-Archipels und zur Urgeschichte der Kunst überhaupt. Aus dem Königlichen Museum für Völkerkunde zu Berlin mit Unterstützung des Reichs-Marine-Amtes herausgegeben von Dr. Emil Stephan, Marine-Stabsarzt. Mit 13 teilweise bunten Tafeln, 2 Kartenskizzen und 103 Textbildern. — 15 und 145 Seiten. — Berlin 1907. D. Reimer (Ernst Vohsen). — Gebunden 8,00 Mark.

Zwei höchst eigenartige, man könnte fast sagen einzigartige Werke, die ich mit großer Freude gelesen und wieder gelesen habe und die gerade an dieser Stelle anzeigen zu dürfen ich als eine ehrenvolle Auszeichnung betrachte.

Das erste der beiden Bücher ist dem Andenken S. M. Schiffe „Gazelle“ und „Möwe“ gewidmet und bringt so auch weiten Kreisen zum Bewußtsein, was bisher nur den Eingeweihten bekannt war, wie groß das Verdienst unserer Kriegsmarine auch um die Völkerkunde ist. Die Sammlungen und Beobachtungen von Leutnant zur See (jetzt Kontreadmiral z. D.) Strauch bilden noch heute, nach 30 Jahren, die Grundlage unserer ethnographischen Kenntnisse vom Bismarck-Archipel, und was später von anderen deutschen Schiffen, S. M. Schiffen „Carola“, „Hyäne“, „Bussard“ und besonders von dem Vermessungsschiff „Möwe“, auch auf diesem Gebiete geleistet wurde, schließt sich den ersten Anfängen würdig an. Wissenschaftlich-ethnographische Arbeit ist so zur feststehenden Tradition unserer Kriegsmarine geworden; zur Zeit wird auf S. M. Schiffen „Condor“ und „Planet“ erfolgreich in dieser Hinsicht gearbeitet. Dort ist Stabsarzt Dr. Mediger, hier war der durch seine Südseeforschungen bereits bekannte Marine-Oberstabsarzt Prof. Dr. Krämer eingeschifft, von dessen jetziger Reise durch den Archipel noch manche wertvolle Bereicherung unserer Kenntnisse erwartet werden darf. Warmer und aufrichtiger Dank gebührt hierfür nicht nur den Beobachtern selbst, die neben dem harten Dienst noch Kraft und Mut für solche von anderen oft geringgeschätzte „Allotria“ aufzubringen vermögen, sondern auch den leitenden Stellen im Reichs-Marine-Amt, die mit weitem Blick die Arbeit selbst und die Herausgabe der Forschungsergebnisse fördern.

Dr. Stephan hat sich schon in früheren, auf anderen Gebieten liegenden Veröffentlichungen als ein ungemein scharfsichtiger Beobachter erwiesen, aber diese beiden Bände gehen weit über das hinaus, was billig von ihm erwartet werden konnte. Für den Ethnographen und vielleicht auch für den Kunsthistoriker bedeuten sie ein Ereignis, und was besonders die Völkerkunde nun umzulernen haben wird, dies auch nur anzudeuten, geht weit über den Rahmen hinaus, der mir für diese kurze Anzeige gesteckt ist. Das darf ich an anderer Stelle vielleicht um so ausführlicher tun, hier muß ich mich darauf beschränken, hervorzuheben, daß beide Bücher sich an einen sehr viel größeren Kreis als den der Fachleute wenden und ihn zweifellos auch finden werden.

Mit sehr großem technischen Geschick hat Dr. Stephan alles, was ausschließlich die Fachleute angeht, in die Beschriftung der Abbildungen und den Anhang aufgenommen, so daß sein eigentlicher Text ohne jeden gelehrten Ballast leicht und flüssig zu lesen ist. Besonders die auf die geistige Kultur sich beziehenden Abschnitte sind für jeden Menschen, der Anspruch auf moderne Bildung macht, lehrreich und interessant, wie denn überhaupt gerade

psychologische Beobachtungen, die wir bei älteren Reisenden fast völlig vermissen, dem Verfasser ebenso glücklich gelingen, als solche, die sich auf den materiellen Kulturbesitz beziehen.

Daß ein so feiner Beobachter zu einer hohen Meinung über den Intellekt und über die Kunst der Eingeborenen gelangt, ist selbstverständlich; ich bin überzeugt, daß Dr. Stephans Ausführungen nicht wenig zu einer Umwertung der Begriffe beitragen werden, die auch bei Gebildeten noch über den „Wilden“ herrschen.

Der von Oberleutnant zur See Klüpfel beigesteuerte Abschnitt über Bootbau und Schiffahrt bildet eine ganz besonders erwünschte Zugabe zum ersten Bande. Bei diesem hat übrigens die Mitarbeit Graebners, eines mit den ethnographischen Methoden aufs gründlichste vertrauten Gelehrten, die wissenschaftliche Verwertung und Ausnutzung des gesammelten Materials wesentlich gefördert. v. Luschan.

Hawaii, Ostmikronesien und Samoa. Meine zweite Südseereise 1897 bis 1899 zum Studium der Atolle und ihrer Bewohner. Von Marine-Oberstabsarzt Professor Dr. Augustin Krämer. — Stuttgart. Verlag von Strecker & Schröder.

Man könnte den Oberstabsarzt Krämer einen sonderbaren Schwärmer nennen, da er nach einem 2jährigen Kommando in der Südsee noch ein zweites Mal mit Urlaub auf 2 Jahre hinausging, während er die Vorrede für das vorliegende Buch wiederum an Bord des eben dorthin bestimmten Vermessungsschiffes „Planet“ schrieb, das wohl schwerlich einen Oberstabsarzt in seinem Etat hat, und auf das er sich jedenfalls nur hat kommandieren lassen, um noch einmal dieses Land seiner Sehnsucht zu sehen und seine Studien von Land und Leuten noch weiterhin auszubreiten und zu vertiefen. Das Ergebnis seiner zweiten Reise hat Krämer bereits einmal in einem zweibändigen Werk: „Die Samoa-Inseln“ verarbeitet, dem wir im Jahrgang 1904, Seite 498, eine leider nur knappe Besprechung widmeten; weitere Veröffentlichungen lieferte er in Sonderaufsätzen für Fachzeitschriften, und in dem vorliegenden mit Anhang und Inhaltsverzeichnis 585 Seiten starken Band hat er nochmals das gesamte Material unter Hinzufügung einiger Vervollständigungen zusammengefaßt. Wenn man freilich dieses Buch durchsieht und die zahlreichen, zumeist ganz vortrefflichen Abbildungen betrachtet, wird nicht nur Krämers Begeisterung verständlich, sondern man begreift auch, daß noch etwas anderes, man könnte sagen, daß ein ernstes inneres Gebot, die Erfüllung einer hohen Aufgabe ihn hinausgetrieben haben. Die „Missionali“ mögen sicher glauben, daß sie einer heiligen Pflicht genügen, wenn sie den braunen Kindern der Südsee mit dem Christentum auch europäische Tracht und Sitte bringen; sie übersehen dabei, daß sie damit eine gewiß tausendjährige Anpassung an die natürlichen Verhältnisse jenes weiten Inselgebietes stören, und leider steht das Ergebnis deutlich vor Augen, daß alle jene Stämme einem hoffnungslosen Siechtum verfallen sind und daß sie früher oder später den Stammesgenossen folgen werden, von denen heut nur noch die Sage berichtet. Unter diesen Umständen leistet Krämer nicht nur der Wissenschaft einen hohen Dienst, wenn er unter Verzicht auf gar vieles, das europäische Gepflogenheit ihm bieten könnte, in engem Zusammenleben mit jenen harmlosen Kindern sammelte und zur Darstellung brachte, was von ihren Sitten und Gebräuchen noch vorhanden, von ihren Anschauungen und Gewohnheiten noch unberührt geblieben ist. Wir sehen darin, daß sie in vielen Beziehungen auf einer ziemlich hohen Stufe standen und daß sie mit einfachen Hilfsmitteln manches herzustellen und zu leisten vermochten, wozu uns erst mühsames Studieren und Fortarbeiten durch Generationen befähigt hat, wir denken dabei an ihre navigatorischen Leistungen, ihre schon früher in der „Marine-Rundschau“ eingehend geschilderten Stabkarten und anderes mehr. Weiterhin aber müssen wir dann leider auch erkennen, daß ihnen die Berührung mit dem Europäertum, das freilich nicht immer in seinen besten Elementen zu ihnen kam, keinen Segen brachte, und wir müssen Krämer beipflichten, wenn er am Schlusse seines Buches — vor dem naturwissenschaftlichen Anhang — den Wunsch ausspricht,

daß den nun deutsch gewordenen Samoa-Inseln endlich Ruhe beschieden sein und daß es der deutschen Regierung gelingen möge, die samoanische Volkskraft gesund und lebendig zu erhalten, damit sie vor dem Schicksal der Bewohner von Tahiti, Tonga, Neuseeland und Hawaii bewahrt bleibe.

Krämer hat mit seinem Buche eine Tat getan. Der fließend geschriebene, humorgewürzte Text läßt vergessen, daß wir das Ergebnis mühsamer und dornenvoller Arbeit vor uns haben, und die prächtigen Abbildungen versetzen uns förmlich in das Land und zu jenen Menschen, denen der Verfasser ein so warmherziges Interesse entgegenbringt. Möchte durch Krämers Buch dieses Interesse in weite Kreise getragen werden und sein Wunsch in Erfüllung gehen.

Von der **Deutschen Seebücherei,** deren frühere Bändchen wir im Jahrgang 1904, Seite 1427, und 1906, Seite 247, begrüßten, sind auch diesmal vier Bändchen rechtzeitig für den Weihnachtstisch erschienen, während wir leider aus räumlichen Gründen unseres Blattes mit der diesem Unternehmen gern gewidmeten Empfehlung zu spät kommen. Das Bändchen Nr. 9 bringt eine Erzählung aus älterer Zeit: „Die Unterwesermarschen und das Heldenvolk der Stedinger", während die anderen drei Bändchen ihre Stoffe der neueren Zeit entlehnen. Sie enthalten: Band 10 „Die erste deutsche Flotte und ihr Admiral", Band 11 „Prinz Adalbert von Preußen und die Begründung der neuen deutschen Flotte" und Band 12 „Tätigkeit der deutschen Marine bei Niederwerfung des Araberaufstandes in Ostafrika 1888/90". Mit Vergnügen entnehmen wir den Fußnoten, daß die „Marine-Rundschau" in weitem Umfange für diese Darstellungen die Unterlagen geboten hat; unsere Arbeit hat also den weiteren Zweck erfüllt, der Jugend zu zeigen, wie ihre Väter zu arbeiten wußten und auf dem Platze waren, wenn es galt, für Deutschlands Macht und Ehre auch in fernen Weltteilen einzutreten. Der Ankündigung der Bändchen entnehmen wir, daß ihre Vorgänger Anklang gefunden und einen guten Erfolg zu verzeichnen haben; wir hoffen, im nächsten Jahre von den jetzt neu erschienenen Bändchen das gleiche zu hören und vier neue Nachfolger begrüßen zu können. Stoff für dergleichen ist ja noch ausgiebig vorhanden. Erschienen ist die „Deutsche Seebücherei" bei Stephan Geibel in Altenburg; das Bändchen kostet 1,50 Mark bzw. in besserer Ausstattung 1,85 und 2 Mark.

Der ferne Osten. Seine Geschichte, seine Entwicklung in der neuesten Zeit und seine Lage nach dem Russisch-japanischen Kriege. Von Generalmajor z. D. C. von Zepelin. — Berlin 1907. Verlag von Zuckschwerdt & Co. — Preis 6,50 Mark.

Das vorbezeichnete Buch bildet den achten Band eines größeren Werkes: „Rußland in Asien" aus der Feder des verewigten Generalmajors Krahmer, dessen früher erschienene Bände uns leider nicht zugänglich geworden sind. Sie umfaßten das Vordringen Rußlands in Mittelasien, den Bau der sibirischen Bahn, die Stellung Rußlands in der Mandschurei und im nordöstlichen Küstengebiet sowie die Beziehungen zu Persien, Japan und Korea. Auch der hier vorliegende Band stellt erst den ersten Teil einer beabsichtigten größeren Ausarbeitung dar, er umfaßt die Entwicklung bis Ostern 1906, die Verhältnisse von Port Arthur und Dalnij unter russischer Herrschaft, die Verbindungen des fernen Ostens mit Europa und die Verkehrsverhältnisse im Innern dieses weiten Ländergebietes sowie deren Einwirkung auf die kriegerischen Ereignisse. Besonders wertvoll erscheint in dem Buche der Nachweis, wie wenig man in Rußland aus der Entwicklung der Verhältnisse die notwendigen Folgerungen zu ziehen verstand, wie das Hineinreden aller möglichen Ressorts und das zu starke Betonen des finanziellen Standpunkts den rechtzeitigen Ausbau der militärischen Machtstellung verhinderten, und wie erst unter dem Druck der so unerwartet hereingebrochenen Gefahr man nachzuholen versuchte, was man in 6 Jahren versäumt hatte. Dann freilich muß anerkannt werden, daß fast Übermenschliches geleistet wurde, und daß dasjenige, was mit so unvollkommenen

Mitteln zu Wege gebracht wurde, bewundernswert ist. Weiterhin ist interessant der Hinweis darauf, wie vortrefflich trotzdem die Russen es verstanden hatten, mit Land und Leuten sich einzurichten und sich das Vertrauen der Chinesen zu erwerben, während der Japaner überall bald zum bestgehaßten Manne wird, ohne daß bisher recht zu übersehen ist, in welcher Weise er in Handel und Wandel festen Fuß zu fassen und die Früchte so gewaltiger Opfer einzuheimsen gedenkt. Wenn auch das vom Herrn Verfasser benutzte Material teilweise auch an anderer Stelle bekannt geworden ist, so wird es doch erst durch seine systematische Verarbeitung und die dadurch mögliche Kritik in das rechte Licht gerückt, und so erscheint sein Buch als ein sehr geeignetes Mittel, sich mit einem Gegenstande bekannt zu machen, der für eine nähere oder fernere Zukunft noch große und schwerwiegende Probleme in sich schließt.

Peter Moors Fahrt nach Südwest. Ein Feldzugsbericht von Gustav Frenssen. — Berlin. G. Grotesche Verlagsbuchhandlung. — Preis 2 Mark.

Werke der Belletristik zu besprechen, ist sonst nicht unseres Amtes. Hier hatten wir eine Ausnahme zu machen, denn Gustav Frenssen, im ganzen deutschen Volke beliebt und geehrt als Maler gewaltiger Seelenschilderungen, hat es unternommen, die Ereignisse in „Südwest“ in eine Form zu kleiden, daß seine ganze große Gemeinde sie sich zu eigen machen kann. Daß ihm das gelungen, müssen wir annehmen, denn der uns vorliegende Band gehört dem vierundsechzigsten Tausend an. So sehr wir durch das Buch gefesselt wurden, können wir uns doch des Gefühls nicht erwehren, daß Frenssen in seinem Bericht die schwere Art des Volkes seines Heimatlandes, die nicht lachen kann, zu sehr in den Vordergrund gekehrt hat. Es muß trotz aller Entbehrungen und Strapazen in „Südwest“ doch auch Großes und Erhebendes von dort zu berichten geben, wenn wir es hier nicht in dem schlichten Manne finden wollen, den die erdrückende Schwere der Pflicht zum Helden machte. — Aber hiervon abgesehen, unsere Absicht war, alle Verwalter von Mannschaftsbüchereien in der Marine auf diesen neuesten Frenssen aufmerksam zu machen; sein düsteres Gemälde wird auf die Leser im Soldatenkleid einen tiefen Eindruck machen.

Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten, VIII. Jahrgang (1907), ist soeben in J. F. Lehmanns Verlag, München, erschienen. (Preis 4,50 Mark.) Der neue Jahrgang übertrifft den alten wiederum an Umfang, hauptsächlich infolge der reichen Ausstattung mit neuen Schiffsbildern und Skizzen, die sich auf die Neubauten aller Flotten beziehen. Die Anordnung des Stoffes ist dieselbe geblieben wie in früheren Jahren; wir dürfen uns darauf beschränken, das Taschenbuch, welches in der kurzen Zeit seines Bestehens wohl das bekannteste und meistbenutzte aller Flottenhandbücher geworden ist, hier zu erwähnen und es im übrigen für sich selbst sprechen zu lassen.

Aus dem Loggbuch eines Kriegsseemannes. Von C. F. Sperling. — Leipzig. Verlag von Wilhelm Weicher. — 2,50 Mark.

Als Verfasser bei der Marine eintrat, lagen noch „Gefion“ und „Barbarossa“ als Kasernenschiffe an der Wasserallee. Lang, lang ist's her. Auch daß „Rover“ und „Musquito“ ihre weißen Segel im Kieler Hafen trockneten und die von flinken Jungen geruderten Kutter die grüne Flut durchschnitten, scheint heute wie eine halbverklungene Sage. Verfasser hat das Leben auf der Brigg und seine dortigen Vorgesetzten in freundlicher Erinnerung behalten und schildert Freud und Leid der Schiffsjungenzeit mit gutem Humor; wir begleiten ihn bis dahin, wo er als Obersteuermannsmaat auf die alte „Bismarck“ kommandiert wird. Es ist ein liebenswürdiges Buch, dem man gern ein Stündchen widmet. Freilich, der Junge, der es in die Hand bekommt, wird auch zur See gehen wollen; aber das ist schließlich noch nicht das Schlimmste.

Die Schlacht der Zukunft. Von Major Hoppenstedt. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 3,60 Mark.

Das Buch gehört nicht in die Reihe der sensationellen Veröffentlichungen, die ein großes Phantasiebild eines zukünftigen Krieges auf breitem politischen Hintergrund entwerfen wollen. Es soll vielmehr ein taktisches Lehrwerk auf streng wissenschaftlicher Grundlage sein und will durch die Schilderung einer erdachten Schlacht alle schwebenden Fragen der Taktik berühren und beantworten. Das entworfene Bild ist lebendig, fesselnd und, wofür der Name des Verfassers schon bürgt, auf sicherer militärischer Grundlage entworfen. Das Buch ist geeignet, auch in weiteren Kreisen Interesse zu erregen. Das Motiv zur Schlacht hätten wir anders gewünscht. Es wirft immer ein mißliches Licht auf die Festungen, wenn eine Armee eine Festung decken muß, weil deren Armierung noch nicht beendet ist.

Elf Jahre Gouverneur in Deutsch-Südwestafrika. Von Generalmajor Leutwein. Mit 176 Abbildungen und 20 Skizzen. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 11 Mark.

Das Buch soll, wie der Verfasser in der Einleitung sagt, einen Einblick in elf Jahre deutscher Kolonialpolitik gewähren. Es enthält eine ausführliche Geschichte der Kolonie und der früheren Kämpfe sowie eine eingehende und sehr wertvolle Darlegung der wirtschaftlichen Verhältnisse. Der Schwerpunkt liegt in Südwestafrika in der Erörterung der Frage einer zweckmäßigen Kolonialpolitik. Naturgemäß verteidigt der Verfasser sein System, aber keineswegs in sensationeller Weise, sondern durchaus maßvoll und mit sachlichen Gründen. Wenn man sich auch nicht in allem ihm anschließt, so wird man doch in sehr vielen Punkten zu einer gerechteren Beurteilung seiner Tätigkeit gelangen. Sehr wertvoll sind gerade zur jetzigen Zeit seine Betrachtungen über die künftige Eingeborenenpolitik. Die Gewaltpolitik, zu der wir gezwungen waren, verschafft uns keinen dauernden Frieden. Wir brauchen die Arbeitskräfte der Eingeborenen. Ein Farmbetrieb ist nicht möglich, solange die Eingeborenen nicht beruhigt sind. Wir müssen diese daher erhalten, zur Ruhe bringen und mit ihrem Schicksal versöhnen.

Das hervorragende Buch verdient die größte Beachtung. Es ist ganz vortrefflich ausgestattet.

Blätter und Briefe eines Arztes aus dem tropischen Deutsch-Afrika. Von Dr. Ludwig Külz, Kaiserlichem Regierungsarzt. — Berlin. Verlag von Wilhelm Süsserott. — 5 Mark, gebunden 6 Mark.

Auch das oben genannte Buch haben wir einer Frau zu danken, indem die Gattin des Dr. Külz dessen Briefe aus Togo und Kamerun in Buchform zusammenstellte, um ihm damit bei seiner Heimkehr aus fernen Landen eine Freude zu machen. Auch wir, die wir auf diese Weise an dem für ihn bestimmten Geschenk Anteil haben, können Frau Dr. Külz für ihren Gedanken nur verpflichtet sein, denn in ihrer unberührten Ursprünglichkeit geben diese Briefe einen ausgezeichneten Einblick nicht nur in das Leben und Wirken ihres Schreibers, sondern ebenso sehr in den Umkreis, auf dem diese Arbeit sich abspielte. Gerade in dieser Ursprünglichkeit aber beruht der Wert der drei Veröffentlichungen von Frauenhand, die wir an dieser Stelle zu würdigen Gelegenheit hatten. Wir beschränken uns auf diesen Hinweis, indem wir das Buch der Beachtung angelegentlich empfehlen.

Kolonialgeschichte von Dr. Dietrich Schäfer, Professor der Geschichte an der Universität Berlin. Zweite, revidierte und bis auf die Gegenwart fortgeführte Auflage. — In Leinwand gebunden 80 Pf.

Das vorbenannte Bändchen gehört der „Sammlung Göschen“ an, die alle Gebiete menschlichen Wissens in kleinen wohlfeilen Kompendien zusammenfaßt und durch den

billigen Preis einem großen Leserkreise zugänglich zu machen bestrebt ist. Hierdurch wird nicht eine eigentlich „volkstümliche“ Literatur geschaffen, alle Veröffentlichungen dieser Sammlung stehen vielmehr auf einem hohen, streng wissenschaftlichen Standpunkt. Dies gilt auch von Dietrich Schäfers Kolonialgeschichte, welche uns die Ausbreitungsbestrebungen des Menschengeschlechts vom Altertum an bis auf die modernste Gegenwart vor Augen führt. Besonders lehrreich tritt hierbei für die neuere Zeit der überwiegende Anteil der Angelsachsen an der Beherrschung des Erdballs im Wege kolonialer Ausbreitung in die Erscheinung; für uns eine ernste Mahnung, uns durch vorübergehende Mißerfolge nicht abschrecken zu lassen.

Kraft und Leben dem Vaterlande. Herausgegeben von Professor Dr. Julius v. Pflugk-Harttung, unter Mitwirkung von Hans Dechend. — Berlin. Patria-Verlag. — 4 Mark.

Das vorliegende, mit zahlreichen Illustrationen geschmückte Buch bildet einen Ausschnitt aus dem größeren Werk: „Das Erwachen der Völker“, das Professor v. Pflugk-Harttung in Gemeinschaft mit einer Reihe von namhaften Geschichtschriftstellern herausgegeben und das bereits im zehnten Tausend seinen Weg in die Öffentlichkeit genommen hat. Das größere Werk schildert des ersten Napoleons Siegeslauf von Anfang an und seinen Untergang; der hier vorliegende Ausschnitt bietet die zweite Hälfte, die Befreiungskriege und die hundert Tage. Im gegenwärtigen Augenblick, wo die Erinnerung an die Schicksalsschläge von 1806 überall wieder lebendig geworden ist, wird diese Gelegenheit, auch die Zeit des Wiedererwachens des nationalen Bewußtseins sich zu vergegenwärtigen, gewiß willkommen sein. Für das Gebotene kann der Preis wohlfeil genannt werden. Die zahlreichen Bilder sind zumeist Originalen aus der Zeit der Ereignisse entlehnt; so sind sie ganz besonders geeignet, uns in jene große Zeit zurückzuversetzen. Das Werk erscheint sehr passend als Geschenk für die heranwachsende Jugend.

Die von Lohmeyer begonnene und von Wislicenus fortgesetzte Reihe von Jugendschriften **„Auf weiter Fahrt“** — siehe „Marine-Rundschau“ 1904, S. 1015 — ist auf den Rat aus schulmännischen Kreisen in kleinere Bändchen zerlegt als Volksausgabe neu herausgegeben worden. Während die größeren Bände zum Preise von 4,50 Mark immerhin eine gewisse Anforderung an den um Weihnachtsgeschenke verlegenen Vater stellten, dürfte die Volksausgabe, deren Bände nur je 1 Mark kosten, ihm seinen Entschluß nicht unwesentlich erleichtern, und so — vielleicht auch durch die Schülerbibliotheken — ihren Weg in die weitesten Kreise finden. Bisher sind drei Bändchen in der Stärke von fünf bis sechs Bogen und mit je fünf Bildern geschmückt erschienen. Sie entlehnen ihre Stoffe der Geschichte der Marine und der kolonialen Entwicklungs- und Erforschungsgeschichte, die, von Rektor Gramberg bearbeitet, dem größeren Werk entnommen sind. Wir werden uns freuen zu hören, daß auch die Volksausgabe den erstrebten Erfolg zu verzeichnen hat.

Alberto Lumbroso: **Il proceso dell' Ammiraglio di Persano,** con una prefacione ed un appendice di documenti ineditti sulla campagna navale di Lissa (1866). — Roma 1905, Fratelli Bocca. — Gr. 4°, CXXVII, 378 und 348 Seiten.

Der bekannte Geschichtsforscher kam durch einen Zufall in den Besitz einer Anzahl von Schriftstücken und sonstigen Aufzeichnungen des unglücklichen Admirals di Persano, die dieser an einen Freund gewissermaßen als Rechtfertigung gerichtet hatte. Diesem Fingerzeige folgend, vertiefte sich der Gelehrte in die Geschichte des Jahres 1866, durchforschte die Archive, hörte Augenzeugen und Teilnehmer der Vorgänge und ging, nachdem er die Abschriften der im Marineministerium ihm verweigerten Originalakten im Kriegsministerium eingesehen hatte, daran, eine Darstellung der Ereignisse zur See zu geben,

die er in Form eines Briefes an Admiral Garotti im August 1903 in der „Patria“ veröffentlichte, der hier abgedruckt ist. — Dieser Brief, „La verità sulla battaglia di Lissa“, darf wohl als unparteiische Darstellung der Gesamtvorgänge vom Beginn der italienischen Flottenrüstung bis zum unglücklichen Ausgange bezeichnet werden. Sie stellt die Zuverlässigkeit des österreichischen Werkes „Der Krieg Österreichs in der Adria im Jahre 1866“ von F. Ritter von Attlmayr in das beste Licht. Auch die Darstellung der Schlacht bei Lissa weicht nicht wesentlich von der österreichischen ab. Ihr folgt dann eine Anzahl von Auslassungen der beteiligten italienischen Flaggoffiziere und Kommandanten, die im wesentlichen bemüht sind, ihr eigenes Verhalten zu rechtfertigen. Die Ansicht des Verfassers selbst ist durch die Worte des französischen Admirals Comte Bouët-Willaumez vom September 1868 gegeben, die als Ursache der Niederlage den Fehler Persanos kennzeichnen, daß er die Lösung der Hauptaufgabe der italienischen Flotte, die österreichische zu vernichten, zugunsten einer Nebenaufgabe, der Besetzung Lissas, so erwünscht diese auch aus politischen Gründen war, aufs Spiel setzte.

„Diese Enormität hat aber,“ so schließt Lumbroso, „wie festgestellt ist, nicht der Admiral Persano begangen, sondern die öffentliche Meinung Italiens, sie trieb ihn dazu gegen seinen eigenen Willen, sie ist daher die wahrhaft Schuldige.“

Ob mit dieser Rechtfertigung dem Andenken Persanos wesentlich gedient ist, erscheint zweifelhaft, denn sie stellt zum mindesten fest, daß es ihm an einer Hauptführereigenschaft fehlte: der Charakterstärke, die auch gegen das Geschrei der Menge das als richtig Erkannte durchführt.

Als Belegstücke folgen noch die Protokolle der öffentlichen Vernehmungen des hohen Gerichtshofes bei der Verhandlung der Sache gegen den Admiral Senator C. di Persano, die allein 378 Druckseiten umfassen, und dann noch auf weiteren 348 Druckseiten veröffentlichte und unveröffentlichte Dokumente über den Seezug von Lissa, die der Herausgeber mit emsigstem Fleiß und Wahrheitsstreben zusammengetragen und zum Teil mit Bemerkungen versehen hat.

Das von ungemeinem Fleiße zeugende Werk ist vorzüglich ausgestattet und bringt eine Anzahl Nachbildungen von Persönlichkeiten und Vorgängen sowie Plänen und Handschriften und ist als Quelle zur Geschichte der italienischen Marine von bleibendem Werte.

M.

Trautenau — Custoza — Lissa. 1866. Von Oberleutnant Karl Harbauer. Zwei Teile. — Wien 1906. Verlag von C. W. Stern.

Verfasser schildert die drei Tage, die in dem so unglücklich verlaufenen Feldzuge von 1866 den österreichischen Waffen einen Sieg auf dem Schlachtfeld brachten, wenn auch ein Erfolg für den Verlauf und das endgültige Ergebnis des Krieges dadurch nicht errungen wurde. Ihm standen für seine Arbeit zahlreiche Berichte von Zeitgenossen und Mitkämpfern zur Verfügung, die er zumeist in vollem Umfang zum Abdruck bringt. Als Eigenes fügt er in der Hauptsache eine Beschreibung des Zustandes und des militärischen Wertes der einander gegenüberstehenden Heere hinzu, wobei insbesondere die österreichische Feldartillerie verdiente Anerkennung findet. Gleiches gilt von der Marine, in der Tegethoffs organisatorisches Talent und rastlose Arbeit das sehr unvollkommene Material an Schiffen, Waffen und Menschen rasch auf einen solchen Stand der Gefechtsbereitschaft zu bringen verstand, daß sie den Kampf mit der überlegenen italienischen Flotte siegreich bestehen konnte. Dem aus zwei kleinen Bänden bestehenden Werk sind zahlreiche zeitgenössische Abbildungen, besonders auch von den Schiffen, die eine gute Vorstellung von dem damaligen Zustand der zum großen Teil noch aus Holzschiffen bestehenden österreichischen Marine gewähren. Wenn auch in der Hauptsache als Rechtfertigung gegen vielfach unverdiente Vorwürfe im eigenen Lager bestimmt, bietet doch Harbauers Arbeit darüber hinaus allgemeineres Interesse.

Vor dem Sturm. Eine Reise durch Deutsch-Ostafrika vor und bei dem Aufstande 1905. Von P. Cyrillus Wehrmeister O. S. B. — St. Ottilien 1906. Missionsverlag St. Ottilien, Post Geltendorf. — Mit über 300 Abbildungen nach Originalaufnahmen. — Broschiert 4,80 Mark, gebunden 5,50 Mark.

Beim Durchblättern des oben bezeichneten Buches fallen zunächst die außerordentlich zahlreichen, mit nicht üblem Geschmack ausgewählten Photographien ins Auge. Verfasser hatte ursprünglich nicht die Absicht, diese Bilder zu veröffentlichen, noch auch ein Buch zu schreiben, er tat dies erst auf mehrfache Aufforderung, nachdem seine Reise — er hatte den Abt von St. Ottilien auf einer Visitation der Ordensniederlassungen im Innern von Ostafrika begleitet — durch den Ausbruch des Aufstandes einen dramatischen Abschluß gefunden hatte. Fast unmittelbar nach dem Besuch des Abtes fielen mehrere der Stationen der Zerstörung durch die Aufständischen anheim, die Ordensbrüder und Schwestern starben den Märtyrertod, und der Abt selbst mußte mit dem Verfasser, da der Weg zur Küste versperrt war, durch englisches Gebiet den Rückweg suchen. So stellen mehrere der Bilder die Stationen in ihrem Bestand und ihren Ruinen dar, und bei verschiedenen der abgebildeten Ordensangehörigen und Missionslehrer findet sich der Vermerk, daß sie nicht mehr unter den Lebenden weilen. Das an sich höchst schlicht geschriebene Buch wirkt daher außerordentlich fesselnd und aktuell; wir haben es mit großem Interesse gelesen.

Neues See-Krieg-Spiel „Admiral Pampero". — Versandhaus Louis Hoppe, Goslar a. H. — Preis 2,80 Mark und Porto.

Seekriegspiele sind uns im Verlauf unserer Referententätigkeit mehrfach zu Gesicht gekommen, leider haben wir nicht gehört, daß sie sich sonderlich eingebürgert hätten. Vielleicht hat das vorbenannte besseres Glück, denn es verlangt auf einer Weltkarte in Merkatorprojektion mit eingezeichneten Schiffahrtslinien einen ernstlichen Kampf um die Seeherrschaft, der sich je nach der Kriegslage in den europäischen Gewässern oder draußen abspielen kann. Jeder der Spieler — es können sich fünf Nationen beteiligen — hat ein Geschwader von 15 bis 30 Schiffen zu überwachen, Bündnisse können die Sache noch komplizieren; so fordert das Spiel eine sorgfältige Aufmerksamkeit und wird auch Erwachsene interessieren.

v. Laßberg: **Mein Kriegstagebuch aus dem Deutsch-französischen Kriege 1870/71.** — München und Berlin. Verlag von R. Oldenbourg. — 6,50 Mark.

Man könnte der Meinung sein, daß es für ein Tagebuch aus dem Kriege von 1870 schon ein wenig spät sei, aber vielleicht ist es gerade jetzt, wo uns die Erinnerungen an 1806 wieder so lebendig geworden sind, gut, uns durch neue Schilderungen die großen Ereignisse von Wörth und Sedan ins Gedächtnis zu rufen und aus beiden für die Gegenwart zu lernen. Verfasser hat, so berichtet er, und man merkt es auf jedem einzelnen Blatt, vom Tage der Mobilmachung an und unter dem frischen Eindruck jedes Tages seine Erlebnisse aufgezeichnet und das hierdurch entstandene Buch nur wenig durch Briefe und spätere Zusätze vervollständigt. Bald nach dem Feldzug hat er leider dem militärischen Beruf als Invalide Valet sagen müssen. Niemals hatte er daran gedacht, sein Buch zu veröffentlichen, erst nachdem er anläßlich der 25jährigen Erinnerungsfeier seinem alten Regiment, dem bayerischen Infanterie-Regiment „König", eine Abschrift gewidmet, trat er dem jetzt endlich zur Ausführung gelangten Plane näher. Der Herr Herausgeber meint, besonders Interessantes nicht erzählen zu können; dieser Ansicht wird man nicht beistimmen können, wenn man seine Schilderungen von den Kämpfen um Fröschweiler, um Bazeilles und Balan, bei Remilly, bei Orleans und Coulmiers gelesen hat, und man wird bewundern müssen, wie schlicht und selbstverständlich er die an diesen großen Tagen von den Bayern verrichteten Heldentaten in Worte zu kleiden wußte; niemals ist er es, sondern immer die braven Kerle, die sich vielleicht gerade, nachdem sie

bei Coulmiers geschlagen, auf dem Rückzug am bravsten zeigen. — Wenn man das Buch am Ende aus der Hand legt, wird man jedenfalls nicht meinen, daß der Herr Verfasser es auch im Schreibtisch hätte behalten können; gerade als Mahnung für das, was uns die Zukunft bringen könnte, scheint es uns ganz besonders wertvoll.

Japan, das Land der aufgehenden Sonne, einst und jetzt. Nach seinen Reisen und Studien geschildert von Dr. Joseph Lauterer. Dritte, bis zur Gegenwart fortgesetzte Auflage. — Leipzig. Verlag von Otto Spamer.

Die früheren Auflagen des vorstehend benannten Buches sind uns leider nicht zu Gesicht gekommen. Verfasser hatte nicht nötig, sein Beginnen zu entschuldigen, denn wenn auch tatsächlich der Bücher über Japan sehr viele sind und wir schon manchem solchen Buch ein Geleitwort mitgegeben haben, so müssen wir doch dieses als eine recht wertvolle Bereicherung des betreffenden Bücherschatzes bezeichnen. Viel trägt dazu der sorgfältig ausgewählte Bilderschmuck bei, darunter namentlich zahlreiche Nachbildungen japanischer Originale. In den ersten acht Kapiteln behandelt Verfasser die Geschichte Japans von der frühesten Zeit bis auf die Gegenwart, wobei auch der letzte große Krieg zu seinem Rechte kommt. Die größere Hälfte des Buches ist sodann den kulturellen Eigenschaften der Japaner, ihrer gewerblichen Betätigung und einer Darstellung der Hilfsmittel des Landes gewidmet. Durch langjährigen Aufenthalt in ihrer Mitte hat sich Verfasser einen tiefen Einblick in das Wesen, besonders auch in die Denkweise der Japaner zu eigen gemacht; ganz besonderes Interesse bietet in dieser Hinsicht das Kapitel über die Sprache und die Sprichwörter dieses eigenartigen Volkes, mit dem wir allerdings wohl noch viel weniger gemeinsam haben, als wir für gewöhnlich annehmen. Erwähnt sei noch, daß ein sehr eingehendes Sachregister — 30 Druckseiten — die Benutzung des Buches als Nachschlagewerk erleichtert. Gerade für diesen Zweck möchten wir es besonders geeignet halten.

Vom Navigationslehrer G. Balwin in Stralsund ging uns der Sonderabdruck seiner in „Himmel und Erde“ veröffentlichten Arbeit **„Über Monddistanzen und Längenbestimmung zur See“** zu, in der an der Hand der Geschichte und der Fortschritte der Technik gezeigt wird, wie die Monddistanz mehr und mehr entbehrlich geworden ist. M.

Dr. R. Zeltz, Lehrer an der staatlichen Navigationsschule in Hamburg: **Handbuch der Nautik.** Mit 68 in den Text gedruckten Abbildungen und 11 Tafeln. — 1906. Verlagsbuchhandlung von J. J. Weber in Leipzig (Webers Illustrierte Handbücher, Bd. 257). — Preis gebunden 4 Mark.

Die Verbreitung des Interesses für das Seewesen in Deutschland kommt in der Aufnahme von Werken, die die Nautik wissenschaftlich behandeln, in so weit verbreiteten Sammlungen wie die Webersche und vordem in der Sammlung Göschen (Nautik von Dr. F. Schulze, 0,80 Mark) zum Ausdruck. Weit ausführlicher als sein Vorläufer gehalten, kann das vorliegende Werkchen fast als Lehrbuch der Navigation bezeichnet werden. Jedenfalls behandelt der Verfasser die Navigation, von der „Standlinie“ ausgehend, in klarer Sprache und ermöglicht es jedem, der imstande ist, die einleitenden, einfachen mathematischen Ableitungen zu verstehen, in das Wesen der Nautik einzudringen. Angehängt sind noch die Grundlagen der nautischen Meteorologie, das deutsche Seestraßenrecht, Vorschriften über Führung des Schiffsjournals, die Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft, einiges aus der Seemannsordnung, die Aufsichtsbehörden, Vereine zur Förderung der Seeschiffahrt, das internationale Signalbuch (§ 43, nicht § 23, wie irrtümlich stehen geblieben ist). Die seemännischen Laufbahnen sind noch kurz geschildert. Die angefügten Tafeln ermöglichen das Durchrechnen der gegebenen Rechenbeispiele. M.

Dr. F. Bolte, Direktor der Navigationsschule zu Hamburg: **Leitfaden für den Unterricht in der Physik.** — Braunschweig. Verlag von Friedrich Vieweg & Sohn. 2,20 Mark, geb. 2,40 Mark.

Das vorliegende Werk kann den Angehörigen der Kauffahrteimarine, die sich für leitende Stellen vorbereiten wollen, warm empfohlen werden. Es enthält sowohl für den angehenden Kapitän als auch für den Maschinisten kurz, aber doch sehr verständlich alles auf dem Gebiet der Physik für diese Kreise Wissenswerte. Ebenso ist es für die bereits in leitenden Stellen befindlichen Kapitäne, Steuerleute und Maschinisten als Nachschlagebuch für alle auf diesem Gebiet einschläglichen Fragen geeignet. Auch für die Angehörigen der Marine, die sich der Deckoffizierlaufbahn widmen wollen (Steuermann, Maschinist, Feuerwerker), wird das Buch für sehr zweckentsprechend gehalten, um sich mit dem Wesen der Physik vertraut zu machen.

Konstruktion und Berechnung elektrischer Maschinen und Apparate. Von Ingenieur Robert Weigel. — 1906. Band I in 12 Lieferungen à 1,25 Mark, vollständiger Band 15 Mark. — Verlag von Hachmeister & Thal, Leipzig.

Von den angekündigten 12 Lieferungen dieses Werkes liegen zur Zeit die beiden ersten vor. Nach diesen scheint das Werk für Konstrukteure und Schüler technischer Schulen bestimmt zu sein, indem an verschiedenen Konstruktionen der Rechnungsgang vorgeführt und durch gut ausgeführte Zeichnungen die Ausführung der Konstruktion veranschaulicht wird.

Nach dem der 1. Lieferung beigefügten Inhaltsverzeichnis des ganzen Werkes werden abschnittsweise Gleichstrommaschinen, Transformatoren, Induktionsmotoren, Wechselstrommaschinen, Turbogeneratoren, Anlaß- und Regulierapparate behandelt. Diesen schließen sich an: Beschreibung moderner elektrischer Maschinen, Elektromotoren als Antriebskraft, Prüfung und Fehlerbestimmung an elektrischen Maschinen, Kalkulation und Werkzeugmaschinen zum Bau elektrischer Maschinen.

An die Spitze des ersten Abschnitts sind allgemeine Bemerkungen und die Formeln zur Berechnung von Gleichstrommaschinen gestellt. Es wäre zweckmäßig gewesen, diese etwas eingehender zu behandeln, als dies in der ersten Lieferung geschehen ist.

Viel Gewicht ist auf möglichst elementare Entwicklung gelegt, ob mit Recht oder Unrecht, läßt sich aus den ersten zwei Lieferungen noch nicht beurteilen. Es wird beim Erscheinen der folgenden Lieferungen weiter berichtet werden.

Ein zweiter Band, Projektierung und Ausführung elektrischer Licht- und Kraftanlagen, ist in Aussicht gestellt. Grühn.

P. Zechs Aufgabensammlung zur theoretischen Mechanik nebst Auflösungen. Von Dr. C. Cranz, Professor an der Militärtechnischen Akademie Berlin-Charlottenburg. Unter Mithilfe von Ritter von Eberhard, Leutnant im Bergischen Feldartillerie-Regiment Nr. 59. — Verlag J. B. Metzlersche Buchhandlung, Stuttgart. — Preis 4,60 Mark, gebunden 5,20 Mark.

Die 3. Auflage dieses Werkes ist nunmehr der 2. Auflage vom Jahre 1891 in vollständig neuer Bearbeitung gefolgt.

Der Inhalt ist auf 11 Kapitel verteilt und behandelt den größten Teil der theoretischen Mechanik. Zu Anfang eines jeden Kapitels werden die in demselben vorkommenden Formeln kurz entwickelt. Diesem Teil schließt sich eine Zusammenstellung von Aufgaben an, welcher die Lösung folgt. Die Einteilung muß als sehr zweckmäßig bezeichnet werden.

Für den Vorgeschrittenen ist das Buch ein gutes Nachschlagewerk, dem Schüler gibt es einen Anhalt zur Verwertung des im Unterricht Gelernten, dem Lehrer stellt es gute Beispiele für den Unterricht bereit.

Das Buch kann deshalb Studierenden und Lehrern bestens empfohlen werden.

Grühn.

Anleitung zum Bau eines elektrisch betriebenen Modell-Schiffes. Von Ingenieur K. Moritz. Mit 17 Abbildungen im Text und 1 Konstruktionstafel. — Leipzig. Verlag von Hachmeister & Thal. — Kart. 1,25 Mark.

Das kleine Buch enthält eine genaue, auch für jugendliche Leser verwendbare Anleitung, ein Schiff zu bauen und zu takeln und demselben eine elektrische Triebkraft einzusetzen. Für die Ausführung des Modells erscheint es allerdings notwendig, daß neben der erforderlichen Handfertigkeit auch hinlängliches Werkzeug sowie eine Dreh- und Hobelbank vorhanden sind, da, wenn man genötigt wäre, die Hilfe des Tischlers und Mechanikers zu Hilfe zu nehmen, die Kosten der Ausführung sich beträchtlich erhöhen würden.

Quer durch Amerika. Wanderungen in Kalifornien und Kanada. Von Oswald Schroeder. — Leipzig 1906. Wanderer Verlag. — Geb. 6 Mark.

Von den an dieser Stelle fortlaufend — zuletzt Jahrgang 1906, Seite 125 — erwähnten Veröffentlichungen des Werkes: „Mit Kamera und Feder durch die Welt" liegt nunmehr der Schlußband vor. Er führt uns über den Stillen Ozean unter Berührung von Hawaii nach San Francisco, von da über das Yosemite-Tal durch den Yellowstone-Park über Kanada nach New York und von hier aus mit einem Schnelldampfer des Lloyd nach der Heimat. Wie wir seinerzeit bemerkten, verdankt die Arbeit des Herrn Verfassers ihre Entstehung der Unterstützung des Lloyd und der Hamburg—Amerika-Linie, und die Bände sind ganz augenscheinlich als Reisehandbuch für die glückliche Minderheit bestimmt, die auf den Schnelldampfern dieser Linien eine Weltreise zu unternehmen in der Lage ist. Diese Zweckbestimmung hindert aber auch die unteren Zehntausend nicht, sich mit diesen Büchern zu befassen, sie werden darin eine interessante, durch zahlreiche gute Abbildungen belebte Lektüre finden.

Chronologische Übersicht zum Russisch-japanischen Kriege. Erster Teil. Als Studienbehelf nach „Streffleurs Einzelschriften" zusammengestellt von Heinrich Teisinger, k. u. k. Oberstleutnant des Generalstabskorps, Lehrer an der k. u. k. Kriegsschule. — Verlag von L. W. Seidel & Sohn.

Der vorstehend bezeichnete Behelf — 45 Seiten — erscheint sehr zweckmäßig. Er beschränkt sich nicht auf die bloße Angabe der Daten, sondern fügt überall kurze Erläuterungen und Hinweise auf die „Einzelschriften" bei, so daß das Studium der Geschichte des Krieges, wie auch dessen Verwertung für anderweite-wissenschaftliche Arbeiten sehr erleichtert wird. Der bisher veröffentliche erste Teil reicht bis zum 21. Juni 1904, also bis zum Rückzug des Wladiwostok-Geschwaders von seiner erfolgreichen Kreuzfahrt und zu den Versuchen, Port Arthur von Norden her zu entsetzen.

Freuden und Leiden des Feldsoldaten. Kulturbilder aus dem Kriege 1870/71. Von Christian Rogge. — Berlin 1906. Verlag von C. A. Schwetschke & Sohn. — 2,50 Mark.

In dem vorbenannten Buche schildert ein Hallescher Student, der als Reserveunteroffizier bei den 27ern den Krieg mitmachte und der inzwischen Gymnasialdirektor geworden ist, seine Feldzugserlebnisse. Das Buch bietet insofern etwas Besonderes, als der Verfasser bei dem mit Einjährigen reichlich gesegneten Regiment fast bis zu Ende des Feldzuges Unteroffizier und Korporalschaftsführer blieb, und so Gelegenheit hatte, die Freuden und Leiden des gemeinen Mannes im Ertragen von Strapazen, im Hungern und Dursten und im gelegentlichen „Finden" wohlgefüllter Weinkeller in aller Unmittelbarkeit mitzuerleben. Unter diesem Gesichtswinkel bieten sich die Dinge nicht einem jeden dar, und es ist nützlich und lehrreich, sie auch von dieser Seite zu betrachten. Man wird dieses Buch zweckmäßig in die Mannschaftsbibliotheken einreihen; wer dasselbe in die Hand nimmt, wird an den schlichten, frischen Schilderungen seine Freude haben.

Aus meinem Leben. Aufzeichnungen des Prinzen Kraft zu Hohenlohe-Ingelfingen, weiland Generals der Artillerie und Generaladjutanten Seiner Majestät des Kaisers und Königs Wilhelm I. Vierter (Schluß-) Band: Der Krieg 1870/71. Reise nach Rußland. Mit zwei Bildertafeln, der Nachbildung eines Briefes, zwei Skizzen im Text und vier Kartenbeilagen in Steindruck. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 11,50 Mark, gebunden 13 Mark.

Mit dem vorbezeichneten Band schließt ein höchst interessantes Memoirenwerk und gleichzeitig eines der fesselndsten und lesenswertesten Bücher, das uns in mehrjähriger Ausübung unserer Referentenpflicht zu Händen gekommen ist. Die Besprechungen von zwei früheren Bänden finden sich im Jahrgang 1905, Seite 806, bzw. 1906, Seite 246. Wir durchleben hier mit dem Herrn Verfasser die Mobilmachung von 1870, die beiden großen Tage von St. Privat und Sedan, wo seine Geschütze so wesentlich zu dem siegreichen Ausgang beitrugen, und endlich die Belagerung von Paris, wo es ihm beschieden war, mit der Beschießung den Schlußakt des großen Dramas vorzubereiten, den Reibungswiderstände und Bedenken mannigfacher Art allzu lange hinausgezogen hatten. Mit voller plastischer Lebendigkeit erstehen hier vor unseren Augen noch einmal die gewaltigen Vorgänge, die vor nun mehr als einem Menschenalter Herzen und Geister in Anspruch nahmen, auch wenn es uns nicht beschieden war, mit dabei zu sein; und kaum mag man sich einen besseren Schilderer wünschen, als den hohen Verfasser dieser Aufzeichnungen, der den grimmigen Ernst der Dinge durch das freundliche Einflechten kleiner menschlicher Vorgänge zu mildern weiß. Von hohem Wert sind auch die zwischen die Ereignisse geschalteten Betrachtungen; so fanden wir an einer Stelle einen Satz über den Wert völkerrechtlicher Abmachungen, die er als philanthropische Illusionen bezeichnet, die vor der Wirklichkeit wie Seifenblasen zerplatzen, anderwärts den Hinweis auf das Gefährliche einer Politik, die die öffentliche Meinung, „Monsieur tout le monde“, zu Rate zieht, an einer dritten Stelle die Genugtuung über die Überlegenheit geschulter und disziplinierter Heere über schnell zusammengeraffte Truppen, also die Untauglichkeit des Milizsystems, und endlich eine Bemerkung über die bedenkliche Ökonomie des Sparens bei der Schießübungsmunition. Die Reise nach Rußland machte der Herr Verfasser auf besonderen Wunsch des Kaisers mit, da der Zar die preußischen Gäste zu sehen wünschte, um persönlich seiner Hochachtung für das im letzten Feldzug Geleistete Ausdruck zu geben; auch hier bewundert man die Plastik der Darstellung und pflichtet gern dem Herausgeber bei, daß niemand dieses Buch ohne hohen Genuß und reiche Belehrung aus der Hand legen werde.

Saneyoschi im Okzident. Sozialpolitische Briefe eines Japaners. Von Dr. O. D. Tyrka. — Dresden-Blasewitz 1906. Hofverlag R. v. Grumbkow. — 5 Mark.

Ob es wirklich ein Japaner ist, der das vorbezeichnete Buch (395 Seiten lang) geschrieben, bleibe dahingestellt. Es werden darin „aus dem fernen Westen“ alle die Dinge besprochen, die bei uns unerfreulich und „dekadent“ sind. So hat man nicht eben großes Vergnügen an dem Buche, aber es ist nicht vom Übel, darin zu lesen, es steht viel Lehrreiches darin. Ob die Orthographie dem Japanischen entlehnt sein mag, vermögen wir nicht zu erkennen; wenn man freilich die Schulbank seit etlichen dreißig Jahren verlassen hat, weiß man ohnehin nicht mehr, wie man in unserer Muttersprache richtig schreiben soll.

Kämpfe um Port Arthur. Dritter Band der Einzelschriften (Beihefte zu Streffleurs Zeitschrift). — Wien 1906. Seidel & Sohn. — 6 Mark.

Diese vortreffliche, äußerst sorgfältige und gründliche österreichische Veröffentlichung behält auch neben derjenigen des preußischen Generalstabes über dasselbe interessante Thema ihren großen Wert, wenn sie auch in einzelnen Punkten zu anderen Anschauungen gelangt. Der Kampf um Port Arthur läßt mit Rücksicht auf die ganz aus-

nahmsweisen Verhältnisse nur bedingungsweise Schlußfolgerungen zu. Insbesondere sind die Erscheinungen in artilleristischer und fortifikatorischer Beziehung ganz unzureichend. Die Schrift kommt daher zum Schluß, daß wir in bezug auf die künftige Rolle einer modernen Panzerfestung und einer modernen Belagerungsartillerie auf theoretische Studien und Schießplatzversuche angewiesen sind.

Charakterköpfe zur deutschen Geschichte. 32 Federzeichnungen von Karl Bauer. Blattgröße etwa 25 × 30 cm. 32 Blätter in Mappe 4,50 Mark. 12 Blätter nach Wahl in Mappe 2,50 Mark. Liebhaberausgabe: 32 Blätter auf Karton in Leinwandmappe 10 Mark. Einzelblätter: auf Karton 0,60 Mark, in Erlenrahmen unter Glas 2,50. — Leipzig. Verlag von B. G. Teubner.

Die vorstehend bezeichneten Charakterköpfe — wir finden darunter außer Kriegs- und Geisteshelden der Vorzeit und des Mittelalters den Großen Kurfürsten, Friedrich den Großen, Kaiser Wilhelm I., Bismarck, Moltke und unseren jetzt regierenden Kaiser — erscheinen uns recht geeignet als Schmuck für Versammlungsräume der Mannschaften, wie auch in der Mappe als Prämien und Weihnachtsgeschenke. Eine energische, charaktervolle Zeichnung bringt das Wesen der dargestellten Persönlichkeit gut zur Anschauung und redet mit einer gewissen Eindringlichkeit zum Beschauer, der sich dem Eindruck dieser Bilder nur schwer entziehen kann. Wir möchten diejenigen unserer Leser, denen die Sorge für die Mannschaften im oben angedeuteten Sinne obliegt, hiermit auf diese wohlfeile und im besten Sinne volkstümliche Erscheinung aufmerksam machen.

Deutsch-Ostafrika. Kriegs- und Friedensbilder von Stentzler, Hauptmann und Kompagniechef, früher in der Schutztruppe. — Leipzig. Verlag von Wilhelm Weicher.

Hauptmann Stentzler hat der Schutztruppe in Ostafrika angehört, er hat, nachdem er zunächst an der Küste Rekruten ausgebildet, im Innern, im Kiongagebiet, eine Station aus ihren Uranfängen entstehen lassen, um dann, fast schweren Herzens, das Bezirksamt in Lindi zu übernehmen. Als Angehöriger der Schutztruppe hat er zahlreiche friedliche und kriegerische Expeditionen mitgemacht und weiß diese anschaulich zu schildern; über Ursachen und Verlauf des letzten Aufstandes 1905/06 gibt er einleuchtende Auskunft. Neben dem militärischen kommt auch das wirtschaftliche Interesse zu seinem Recht, und es erscheint wertvoll, daß der Herr Verfasser hier in der Hauptsache zu dem gleichen Ergebnis kommt, wie Professor Paasche in seinem kürzlich besprochenen Buch. Lehrreich ist die Schlußbetrachtung über die erzieherische Bedeutung unserer Kolonien. Trotz des fast allzu großen Umfanges unserer Kolonialliteratur wird doch das Stentzlersche Buch in seiner knappen Anschaulichkeit willkommene Belehrung bieten.

Die eiserne Zeit vor hundert Jahren. Heimatbilder aus den Tagen der Prüfung und der Erhebung 1806 bis 1813. Bilder mit dazugehörigem Text vom Königl. Professor Richard Knötel. — Carl Siwinna, Phönix-Verlag, Kattowitz. — Prachtausgabe 6 Mark, Volksausgabe 3,75 Mark.

Der Ruf: „Jena oder Sedan?" ist von der Tagesordnung verschwunden, gleichwohl ist es jedenfalls nicht nur die Rückerinnerung, daß die Ereignisse vor hundert Jahren jetzt allenthalben so tiefen Eindruck machten und daß so viel berufene Federn sich regten, um uns jene Tage wieder vor die Seele zu rufen, wo nicht auf dem Schlachtfeld, sondern erst nachher in der allgemeinen Kopflosigkeit Preußens Kriegsruhm und Preußens mit so viel Blut bezahlte Machtstellung zusammenbrachen. Kaum können wir eine ernstere Pflicht erfüllen, als unsere Kinder auf jene Zeit der Prüfung und der Erhebung hinzuweisen, und kaum können wir uns einen besseren Dolmetsch dafür wünschen, als Professor Knötel, der in so manchem ähnlichen Werk uns die vaterländische Geschichte und ihre Helden volkstümlich zu zeichnen wußte. In dem oben genannten Buch nimmt

Knötel, der uns hier zugleich als Maler und Geschichtschreiber entgegentritt, die eigene Heimatstadt mit ihren niederen Giebeln und beschaulichen Gassen als Hintergrund, um darauf die Ereignisse zu schildern, denen sie tatsächlich in manchen Fällen als Schauplatz zu dienen hatte. Prächtig führt er uns den Niederschlag der großen Vorgänge auf das bürgerliche Kleinleben vor Augen, und darüber hinaus diese selbst, wie sie im Durchzug der Truppen, in der Rückkehr der Trümmer der großen Armee, in den langen Zügen der Verwundeten und Gefangenen und in den Scharmützeln in nächster Nähe der Stadt auf jenen engen Raum zurückwirkten. Wir bedauern, daß unsere aufrichtige Empfehlung des prächtigen und wohlfeilen Werkes für den Weihnachtstisch zu spät kommt; wir glauben aber, daß Knötels Zeichnungen bleibenden Wert haben, und daß sie, wie die nächsten 7 Jahre uns immer wieder an den Zusammenbruch und an die Befreiung erinnern werden, in dieser Zeit stets willkommen sein werden, wenn es gilt, der allzu stolzen Jugend unserer Tage jene große Zeit vor Augen zu führen.

Herzog von Cambridge. Militärische Tagebuchblätter. Bearbeitet und herausgegeben von Oberst Willoughby Verner unter Mitwirkung von Captain Erasmus Darvin Parker. Übersetzt von Kontreadmiral z. D. Plüddemann. Zwei Bände. — Berlin 1907. Verlag der Hofbuchhandlung Karl Siegismund. — 15 Mark, gebunden 18 Mark.

Der Herzog von Cambridge war Höchstkommandierender der britischen Armee von 1856 bis 1895; auch nachher, bis zu seinem 1904 erfolgten Tode, nahm er noch regsten Anteil an dem Schicksal und der weiteren Entwicklung des Heeres, demgemäß bilden seine Tagebuchblätter eine wertvolle und lichtvolle Quelle für die Geschichte dieser Armee, der wahrlich in dem in Betracht kommenden halben Jahrhundert keine Ruhe beschieden war. Als der Herzog ans Ruder kam, fochten Englands Truppen in der Krim und bestanden dort in ihrer militärischen Leistung wie in der Organisation ihrer Verwaltung die härtesten Proben, die den neuen Chef nach dem Abschluß des Feldzuges vor große und schwierige Aufgaben stellten. Bald danach riefen die politischen Ereignisse das Heer nach Persien, China und Indien, weiterhin fochten die Truppen in Neuseeland und Abessinien, gegen die Aschantis, in Afghanistan, gegen die Buren, in Ägypten und im Sudan, um dann, nach des Herzogs Rücktritt, im zweiten Burenkrieg nach anfänglichen Mißerfolgen zu zeigen, daß so vielfache Kriegserfahrung für Offiziere und Mannschaften doch nicht umsonst erworben war. Alle diese Feldzüge und die dazwischen liegende Arbeit in Organisation und Ausbildung begleiten des Herzogs Briefe und sonstigen Aufzeichnungen, so daß die Bearbeitung durch Oberst Willoughby Verner zwei starke Bände umfaßt. Es ist hier nicht der Ort, dieses umfangreiche Werk, das durch die Übersetzung dem deutschen Leser immerhin handlicher gemacht ist, als im Urtext, eingehend zu prüfen und darzustellen. Eines drängt sich aber auch bei bloßer Durchsicht fast auf allen Blättern auf — man möchte die Engländer beneiden um die vielen Prüfungen, die ihnen beschieden waren.

Dr. E. Vogel: **Taschenbuch der praktischen Photographie.** Ein Leitfaden für Anfänger und Fortgeschrittene. 15. und 16. Auflage. Herausgegeben von P. Hanneke. 8°, VIII und 326 Seiten mit 125 Textfiguren, 15 instruktiven Tafeln und 24 Bildertafeln. — Berlin. Gustav Schmidt. — In Leinwand 2,50 Mark.

Mit Rücksicht auf das große Interesse, das die Liebhaberphotographie in allen Kreisen der Marine in Anspruch nimmt, unterlassen wir nicht, auf den vorstehend benannten, in zahlreichen Auflagen wohlbewährten und die neuesten Errungenschaften sich zunutze machenden Leitfaden hinzuweisen. Derselbe ist nach einem uns vorliegenden Prospekt in 50000 Exemplaren verbreitet. Seine Zweckmäßigkeit leuchtet schon bei der ersten Durchsicht ein. Hinzufügen möchten wir, daß dem Werkchen ein wunderhübscher Bilderschmuck beigegeben ist, welcher der Halbmonatsschrift „Photographische Mitteilungen“ entstammt.

Das Veranschlagen von Schiffen. Von Heinrich Herner, Diplom-Schiffbau-Ingenieur. — Hannover 1906. — Verlag von Dr. Max Jänecke. — 1,60 Mark.

In diesem Werk behandelt der Verfasser ein bisher durch die Literatur wenig bekanntes Gebiet. Er geht hierbei von dem Grundsatz aus, daß der Ingenieur seine eigenen und fremde Konstruktionen auch vom kaufmännischen Standpunkte aus muß beurteilen können, und versucht, den Leser in die Kostenberechnung von Schiffsneubauten einzuführen. Einige durchgeführte Beispiele dienen zur Erläuterung. Das Buch ist angenehm zu lesen und bietet dem Schiffbauer recht wertvolle Anregungen. Grühn.

Leitfaden für den Unterricht in Dienstkenntnis. — Wilhelmshaven. Verlag von Carl Lohse Nachf. — 40 Pf.

Dieser Leitfaden ist für Unteroffiziere des Maschinenpersonals der Kaiserlichen Marine geschrieben. Es sind darin sowohl die allgemeinen Pflichten und Rechte des Unteroffiziers als Untergebener, Vorgesetzter und Kamerad besprochen als auch die Pflichten des Maschinistenmaaten an Bord. Diesen schließen sich an ein Abriß aus dem Militärschriftwesen mit einigen Mustern und eine Anleitung zur Führung des Maschinenraumjournals. Das Buch ist kurz und sachlich geschrieben und enthält gerade dasjenige, was der Unteroffizier notwendig braucht. Es ist den Unteroffizieren als Richtschnur und Nachschlagebuch, den Vorgesetzten zu Instruktionszwecken zu empfehlen. Grühn.

Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts, betrachtet vom Standpunkt des Frontoffiziers. Von v. Schwartzkoppen, Oberstleutnant à l. s. der Armee und Adjutant des Präsidenten des Reichsmilitärgerichts. — Berlin 1906. Verlag von Franz Vahlen. — Gebunden 4,80 Mark.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, die für den Soldaten interessanten Reichsmilitärgerichtsentscheidungen von der militärischen Seite, unter möglichster Fortlassung aller juristischen Einkleidung, zu bearbeiten und in geeigneten Fällen Schlußfolgerungen für die militärische Praxis daran zu knüpfen. Die große Zahl der von ihm besprochenen Entscheidungen ist allen Gebieten des militärischen Lebens entnommen und in vier Hauptabschnitten, das Gerichtsverfahren, das materielle Recht, militärdienstliche Grundsätze und die Dienstpraxis betreffend, behandelt. Jede Entscheidung bietet auf diese Weise wertvolle Belehrung. Das Buch ist ohne Zweifel geeignet, dem Gerichtsherrn, Gerichtsoffizier, Offizierrichter und -Verteidiger als ein gutes Hilfsmittel zur Orientierung zu dienen und jedem Offizier an Beispielen aus dem Leben Anhalt zur Beurteilung von Fragen zu geben, die im praktischen Dienstbetrieb fast täglich auftauchen und von deren richtiger Beantwortung sehr viel, sowohl im Interesse des Dienstes wie in dem der Untergebenen, abhängt.

Die Dienstalters-Liste der Offiziere der Königl. Preußischen Armee und des Württembergischen Armeekorps für 1906/07 ist im 10. Jahrgang — abgeschlossen am 1. November 1906 — bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, erschienen. Sie bildet bekanntlich eine nichtamtliche, aber sehr zweckmäßige und zuverlässige Ergänzung zur Rangliste, aus der sich die Dienstaltersverhältnisse in ihrem Zusammenhang nicht ersehen lassen, während dies für die Marine in ihrem kleineren Offizierkorps einstweilen noch durchführbar ist. Im gleichen Verlag ist auch der **Nachtrag zur Marine-Rangliste 1906** erschienen, der die Veränderungen bis zum 27. Oktober 1906 zur Darstellung bringt.

Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte. Von Delbrück. Dritter Teil. Das Mittelalter. Zweite Auflage. — Berlin 1907. Verlag von Stilke.

Der gediegene Wert des von Delbrück unternommenen vorzüglichen Werkes ist allgemein anerkannt. Der vorliegende Band behandelt in der Hauptsache die Zeit

Karls des Großen und seiner Nachkommen, das Rittertum, den Deutschen Orden und das spätere Mittelalter, in dem das schweizerische Fußvolk seine Bedeutung erlangt. Damit ist die mittelalterliche Epoche der Kriegsgeschichte zu Ende. Der nächste Band soll dann mit dem Ursprung der Feuerwaffen beginnen.

Moltkes Generalstabsreisen aus den Jahren 1858 bis 1869. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 14 Mark.

Die vorliegenden Generalstabsreisen beanspruchen schon darum ein besonderes Interesse, weil Moltke in ihnen die Führer und Generalstabsoffiziere für die Kriege von 1866 und 1870/71 herangebildet hat. Sie bieten aber außerdem auch heute noch eine reiche Quelle der Belehrung für die Armee, trotzdem sich in manchen Beziehungen die Anschauungen von der Kriegführung entsprechend den inzwischen geänderten Verhältnissen umgewandelt haben.

Erzieher des Preußischen Heeres. Herausgegeben von Generalleutnant v. Pelet-Narbonne. 7. Band: **Boyen.** Von Generalleutnant v. der Boeck. — 11./12. Band: **Kaiser Wilhelm der Große und Roon.** Von General der Infanterie v. Blume. — Berlin 1906. Behrs Verlag.

Beide Werke schließen sich den bisherigen Bänden der Sammlung würdig an. Besonders sei auf die vortreffliche, wahrhaft volkstümliche, dabei auf genauester Sachkenntnis beruhende Schilderung der Zeit des ersten Kaisers hingewiesen. Beide Bände verdienen die weiteste Verbreitung.

Von den im Jahrgang 1906, S. 1299, besprochenen **„Monos"** ist uns eine neue Serie — Darstellungen aus dem Leben der Mannschaft an Bord, im Dienst und in der Freizeit sowie einige Szenen von Landungsübungen — zugegangen. Wir unterlassen nicht, erneut auf diese lebensvollen Bilder und den ihnen gut angepaßten Text hinzuweisen. Sie erscheinen recht geeignet, Interesse und Verständnis für die Marine ins Volk zu tragen. — „Mono"-Verlag von C. Andelfinger & Co., München. — Preis des Blattes 20 Pfennige.

Paul Beneke. Ein harter deutscher Seevogel. Jungdeutschland gewidmet von Gustav Schalk. Mit zahlreichen Abbildungen nach Originalen von Fritz Bergen und C. Arriens. — München. J. F. Lehmanns Verlag. — Gr. 8°. 322 S. Geb. 5 Mark.

Von dem vorstehend benannten Buche, das in zweiter Auflage erschienen ist, haben wir im Jahrgang 1902, S. 1389 eine eingehende Besprechung geliefert, auf die hiermit verwiesen sein mag. Das Buch hat bei seiner Neuauflage den Verleger gewechselt, auch sind die Ausstattung sowie der illustrative Schmuck reichhaltiger geworden. Daß sich das Buch bei „Jungdeutschland" gut eingeführt hat, dürfte die Neuauflage bestätigen.

Berichtigung.

Im Dezemberheft 1906 ist auf Seite 1447, Zeile 18 von oben, statt „Generaloberarzt Dr. Uthemann" zu lesen: „Marine-Oberstabsarzt Dr. Uthemann."

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

---

* Daveluy, R.: Studie über die Seestrategie. Deutsch von F. Lavaud. — Berlin 1907. Boll & Pickardt. 6,00 Mark.
* Excubitor. The truth about the navy. — London 1906. Chapman & Hall. 1 sh.

Filchner, W.: Das Rätsel des Matschu. Meine Tibet-Expedition. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn. 6,50 Mark.

* Higginson, F. J.: Naval battles in the century. — London 1906. W. & R. Chambers. 5 sh.
* Hirst, F. W.: Commerce and property in naval warfare. — London 1906. Macmillan & Co. 1 sh.

Hoppenstedt: Die Schlacht der Zukunft. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn. 4,50 Mark.

Jentsch, C.: Grundbegriffe und Grundsätze der Volkswirtschaft. 2. Auflage. — Leipzig 1906. F. W. Grunow. 3,50 Mark.

* Klado, N. L.: Die Kämpfe zur See im Russisch-Japanischen Kriege. Deutsch von Hasse. — Berlin 1907. R. Siegismund. 6,00 Mark.
* Moorhouse, E. H.: Nelson's Lady Hamilton. — London 1906. Methuen & Co. 7 sh. 6 d.

Piccard, Dr., E. F.: Beiträge zur physischen Geographie des Finnischen Meerbusens. — Kiel 1906. R. Cordes. 5,00 Mark.

Robinson, M.: How to take the correct time by the sun. — London 1906. Jarrold & Sons. 6 d.

* Schäfer, D.: Kolonialgeschichte. 2. Auflage. — Leipzig 1906. G. J. Göschen. 0,80 Mark.

Schuster, Dr., G.: Briefe, Reden und Erlasse des Kaisers und Königs Friedrich III. — Berlin 1907. Vossische Buchhandlung. 4,50 Mark.

v. Schwartz, O.: Zehn Monate Kriegskorrespondent beim Heere Kuropatkins. — Berlin 1906. R. Schroeder. 5,00 Mark.

Frhr. v. Tettau: Achtzehn Monate mit Rußlands Heeren in der Mandschurei. — 2. Auflage. 1. Band. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn. 8,50 Mark.

* Thilenius, Prof. Dr.: Die Bedeutung der Meeresströmungen für die Besiedelung Melanesiens. — Hamburg 1906. L. Gräfe & Sillem. 1,00 Mark.
* Weaver, E. M.: Notes on military explosives. — New York 1906. J. Wiley & Sons. 13,50 Mark

White, G.: Shortened and simplified method on finding latitude and longitude by two altitudes of the sun or star. — Glasgow 1906. J. Munro & Co. 2 sh. 6 d.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Les turbines à vapeur à bord des navires.
(Y., Nr. 1497, 1498, 1499 vom 17. 11., 24. 11., 1. 12. 06.)
Comparison of a turbine and a reciprocating engine for the United States navy.
(S. A. vom 10. 11. 06.)
The Koerting 200 HP. petroleum engine for submarine boats.
(S. A. Suppl. vom 10. 11. 06.)
Les cuirassé de l'avenir. (M. F., September/Oktober 1906.)
»Dreadnoughts«. The world's biggest battleships. (N. M. R. vom 22. 11., 6. 12. 06.)
Hochdruck-Dampfrohrleitungen im Schiffsbetriebe.
(Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, 1906, Nr. 47.)
Development of the marine steam-turbine.
(Marine Engineer vom 1. 12. 06; N. G. vom 8. 11. 06.)
Le croiseur-cuirassé »Victor Hugo«. (Y., Nr. 1498 vom 24. 11. 06.)
The compound-reaction steam-turbine. (Eg. vom 23. 11., 30. 11., 7. 12. 06.)
The French battleship »République«. (E. vom 23. 11. 06.)
Die neuen Bauvorschriften des Germanischen Lloyd. (S., Jahrg. 8, Nr. 4.)
Gewichte der Maschinenanlage. (S., Jahrg. 8, Nr. 4, 5.)
Les constructions navales en France et à l'Étranger. (A. Ma. vom 15. 11. 06.)
Versuche mit dem Schiffskreisel. (Zeitschr. d. Vereins deutscher Ing., 1906, Nr. 48.)
Neuere Gesichtspunkte für die Konstruktion und den Entwurf von Schiffsschrauben. (Ebenda.)
Notes on the development of warship design. (A. N. J. vom 24. 11. 06.)
Flash boilers. (E. vom 30. 11. 06.)
Launch of the Russian cruiser »Rurik«. (Marine Engineer vom 1. 12. 06.)
The screw propeller. (Ebenda.)
Projekt eines Schnellkreuzers von 4500 Tonnen des Schiffsingenieurs Gawrillow.
(M. Sb., 1906, Nr. 9.)
Panzerkreuzer. (U., Jahrg. 9, Nr. 11.)
Le cuirassé américain »Georgia«. (Y., Nr. 1500 vom 8. 12. 06.)
The »Dreadnought«. (M. E., Dezember 1906.)
Diagramm für Breiten-Metazentrum. (S., Jahrg. 8, Nr. 5.)

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

L'artillerie navale. Construction et mise en oeuvre.
(M. F., September/Oktober 1906.)
L'artillerie de la classe »Danton«. (M. d. F., 1906, Nr. 47.)
Die Geschosse der Feldartillerie und ihre Entwicklung zum Einheitsgeschoß.
(Prometheus, Nr. 893.)
The naval artillery of the future. (U. S. M., Dezember 1906.)
Über das Schießen aus Küstenbatterien gegen Kriegsschiffe. Von W. Stavenhagen.
(M. A. G., 1906, Nr. 10.)
Zur Wahl von Küstengeschützen. (M. A. G., 1906, Nr. 12.)
Vergleich zwischen Küstendistanzmessern mit horizontaler und mit vertikaler Basis. (Ebenda.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

L'arrêt de la construction des sous-marins. (M. F., September/Oktober 1906.)
The submarine menace. (A. N. G. vom 24. 11. 06.)

The Yarrow motor torpedo-boat. (J. U. S. I., November 1906.)
Die elektrische Minenzündung bei den russischen Ingenieurtruppen. (M. A. G., 1906, Nr. 11.)
Viratortorpedoens taktiske betydning. (Norsk. T. f. S., 1906, Nr. 6.)
Unterseeboote. (D. F., 1906, Nr. 12; N. M. B. vom 26. 11. 06.)
Unterseeminen und ihre Wirkungen. (Z. S. u. S., 1906, Nr. 23, 24.)
Le rôle des flottilles sous-marines. (A. Ma. vom 15. 12. 06.)
Verhalten bei Versagen von Sprengschüssen. (Z. S. u. S., 1906, Nr. 24.)

Maritime und militärische Fragen.

New rating of the world's fleets. (S. A. vom 10. 11. 06.)
Sea strength of the powers. (A. N. J. vom 10. 11. 06.)
Zur Schlacht bei Tsuschima. (M. W., 1906, Nr. 145.)
Les manoeuvres navales de 1906. Le rapport de l'amiral Fournier. (M. d. F., 1906, Nr. 47, 49.)
Malte et Bizerte. (M. d. F., 1906, Nr. 47.)
Reflections, historic and other suggested by the battle of the Japan Sea. (J. U. S. I., November 1906.)
M. Lockroy on the French navy. (Ebenda.)
Die taktischen Übungen der französischen Flotte im Mittelmeer. (M. S., 1906, Nr. 12.)
Das französische Schiffbauprogramm 1907. Neudislokation des Flottenmaterials. (Ebenda.)
The future of the coastguards. (N. M. R. vom 29. 11. 06.)
L'avancement des officiers. (M. d. F., 1906, Nr. 48, 50.)
The balance of sea power. (Eg. vom 30. 11. 06.)
Die Flotten der Welt. (I. R. A. F., Dezember 1906.)
Rimorchi in cavi di acciaio e catene. (Ri. M., November 1906.)
Die Erziehung des Soldaten zum moralischen Wert durch den Dienstunterricht. (M. W., 1906, Nr. 151.)
Die Bedeutung der Konzentration der Kraft. Von Vizeadmiral Kirchhoff. (J. A. M., Dezember 1906.)
The French marine. (E. vom 7. 12. 06.)
Le recrutement et la réorganisation du corps des mécaniciens. (Y., Nr. 1501 vom 15. 12. 06; M. d. F., 1906, Nr. 50.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

The rivalry of the powers. Position of Holland and Belgium. (N. M. R. vom 22. 11. 06.)
Foreign policy and army establishments. (A. N. G. vom 24. 11. 06.)
Le budget de la marine. (M. d. F., 1906, Nr. 47, 48, 49, 50.)
Le programme naval au parlement. (Y., Nr. 1498, 1499 vom 24. 11., 1. 12. 06.)
Admiralty naval policy. (Eg. vom 30. 11. 06.)
Uneasiness. Is it justified? (N. M. R. vom 6. 12. 06; U. S. M., Dezember 1906.)
Militärpolitische Streiflichter auf die chinesischen und japanischen Meere. (N. M. B. vom 3. 12. 06.)
Standards of naval strength. (Eg. vom 14. 12. 06.)
Naval programmes. (A. N. G. vom 15. 12. 06.)
Über das Meer als Quelle der Seemacht und Staatengröße. Von W. Stavenhagen. (Die militärische Welt, September 1906.)
La politique navale des États-Unis. (A. Ma. vom 15. 12. 06.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Die Häfen von London und Liverpool. (H., 1906, Nr. 47, 48.)
Le port de Lorient. (L. M., November 1906.)

Le port militaire de Tarente. (Y., Nr. 1498 vom 24. 11. 06.)
Der neue Hafen von Varna. (M. S., 1906, Nr. 12.)
Japanische Privatwerften. (Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 5.)
Royal commission on canals and waterways. (Eg. vom 30. 11. 06.)
The bucket dredger »Fleetwood«. (E. vom 30. 11. 06.)
Panama- und Nicaragua-Kanal. (Der Weltmarkt, 1906, Nr. 49.)
Present conditions at Panama. (S. A. vom 1. 12. 06.)
Colombo harbour. (Eg. vom 7. 12. 06.)
Floating dry-dock construction. (M. E., Dezember 1906.)

Sanitätswesen.

Einige Worte zur Verständigung über das neue Verfahren zur Farbensinnsprüfung bei Eisenbahn und Marine. (H., 1906, Nr. 47.)
Über Schiffshygiene und schiffshygienische Verbesserungen. (S., Jahrg. 8, Nr. 4.)
The naval medical service. (A. N. G. vom 8. 12. 06.)

Rechtsfragen.

The capture of private property in war. (N. M. R. vom 22. 11., 29. 11. 06.)
Die französische Seemannsordnung. (Seefahrt, 1906, Nr. 23.)
Der staatliche Rechtsgüterschutz auf hoher See. (Archiv f. öffentl. Recht, Bd. 21, Heft 2.)

Koloniale Fragen.

Kolonialpolitische Rück- und Ausblicke. (D. M., November 1906.)
Darstellung der Kämpfe der deutschen Truppen in Südwestafrika und die Notwendigkeit der Aufstellung einer Kolonialarmee. (Zeitschrift für Kolonialpolitik, 1906, Nr. 11.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Le 10 tx. »Rose France«. (Y., Nr. 1497 vom 17. 11. 06.)
Die Yacht „Valhalla". (Wassersport, 1906, Nr. 47.)
Eine Meßformel für Motorboote. (D. Y., Jahrg. 3, Nr. 10; Das Motorboot, Jahrg. 3, Nr. 19.)
Segelschlitten. (D. Y., Jahrg. 3, Nr. 11.)
La nouvelle jauge internationale. (Y., Nr. 1500, 1501 vom 8. 12., 15. 12. 06.)
Die abgesteckte Meile. (Das Motorboot, Jahrg. 3, Nr. 19.)
Meßformeln und ihre Vergütungen. (Ebenda.)

Geschichtliches.

H. M. S. »Albemarle«. Associations with Nelson. (N. M. R. vom 22. 11. 06.)
Friedrich des Großen Marinepolitik. (U., Jahrg. 9, Nr. 10.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Die Einwirkung der durch den eisernen Schiffskörper fließenden Flächenströme auf das Kompaßfeld. (Elektrotechnische Zeitschrift, 1906, Nr. 47.)
Wärmöfen in Schiffbaubetrieben. (S., Jahrg. 8, Nr. 4, 5.)
Über das Schweißen mit der Sauerstoff-Azetylenflamme. (Ebenda.)
Das Messen der Geschwindigkeit auf See. (Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 5.)
Vorsichtsmaßregeln zur Verhütung von Bunkerbränden. (H., 1906, Nr. 48.)
Electricity on board ship. (Marine Engineer vom 1. 12. 06.)
A new apparatus for the coaling of warships. (S. A. vom 24. 11. 06; S. W. vom 12. 12. 06; Eg. vom 14. 12. 06.)
Radiotelegraphy and the telefunken system. (Eg. vom 14. 12. 06.)
Die Ventilationseinrichtungen an Bord der Kriegsschiffe. (Seemaschinisten-Zeitung, 1906, Nr. 12.)

Nautische Fragen.

Les vagues de la mer. (Revue Scientifique vom 18. 8., 25. 8. 06.)
Über Wirbelstürme. Von Vizeadmiral Livonius. (Asien, Jahrg. 6, Nr. 2.)
Zur Sturmtheorie. (Meteorologische Zeitschrift, 1906, Nr. 11.)
Die Bedeutung maritim-meteorologischer Beobachtungen für neuere Bedürfnisse der Wissenschaft und Praxis. (A. H., 1906, Nr. 12.)
Beiträge zur Theorie der Meeresströmungen. (Ebenda.)
Transportversuche mit Chronometern. (Ebenda.)
Gnomonisches Absetzen des Poldreiecks. (Ebenda.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Die japanische Flagge auf dem Ozean. (U., Jahrg. 9, Nr. 9.)
Die Weiterentwicklung der Binnenschiffahrt in Deutschland. (Grenzboten, 1906, Nr. 48.)
Lage der japanischen Schiffahrt nach dem Kriege. (H., 1906, Nr. 48.)
Entwicklung und Zukunft der großen Segelschiffe. (H., 1906, Nr. 48, 49.)
Die neue Merchant Shipping Act. (H., 1906, Nr. 49.)

Handels- und Verkehrswesen.

Handels- und Industriebestrebungen Japans. (O. L., 1906, Nr. 44.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

La catastrophe du »Lutin«. (M. F., September/Oktober 1906; M. d. F., 1906, Nr. 49; D. O., 1906, Nr. 49.)
Die Bergungsarbeiten auf dem gestrandeten englischen Schlachtschiffe „Montagu". (M. S., 1906, Nr. 12.)
Die Fischerei und der Handel mit Fischereiprodukten 1904/05. (M. S. V., 1906, Nr. 11.)
Die Versuchsfischerei auf Hering und Sprott in der Nordsee 1905/06. (Ebenda.)
Rettung aus Seenot. (Seemaschinisten-Zeitung, 1906, Nr. 12.)

Verschiedenes.

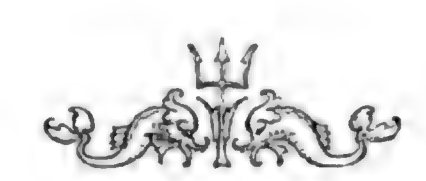
Das Verständnis für See und Seemacht. (D. F., 1906, Nr. 12.)
Über Schiffsnamen. (U., Jahrg. 9, Nr. 11.)
Über Kriegs- und Soldatenpoesie. Von W. Stavenhagen. (Nord und Süd, 1906, Heft 356.)

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift für das gesamte Leben der Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York). — **M. F.** = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.



Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.

Aufruf

zu Sammlungen für ein in Windhuk (Deutsch-Südwestafrika) zu errichtendes

Denkmal

des Marine-Expeditionskorps und der Besatzung S. M. S. „Habicht".

▽ □ ▽

Sieben Offiziere, 84 Mann des Marine-Expeditionskorps einschließlich der Besatzung S. M. S. „Habicht" ruhen in afrikanischer Erde; mit 40 Prozent an Verlusten kehrte das Expeditionskorps im April 1905 nach einundeinvierteljähriger Teilnahme am Feldzuge gegen die Hereros in die Garnisonen Kiel und Wilhelmshaven zurück, nachdem es Schulter an Schulter mit der Schutztruppe an allen Gefechten des Feldzuges bis zu den Kämpfen am Waterberg ehrenvollen und rühmlichen Anteil genommen hatte.

Kameradenliebe hat den im blutigen Kampfe bei Owikokorero Gefallenen ein würdiges Erinnerungszeichen im dichten Busch bereitet; im Frühjahr 1907 wird das Gefechtsfeld von Okaharui ein Denkmal zieren, welches der Erinnerung der dort gefallenen Angehörigen der Marine und der Schutztruppe dient.

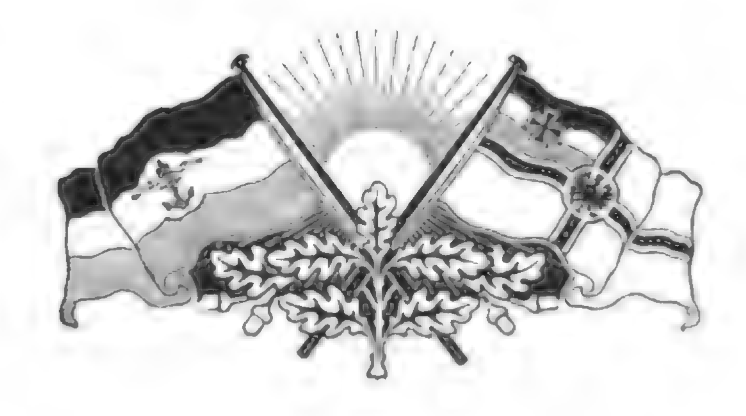
Um aber für alle Zeiten das Andenken der gefallenen und in Südwestafrika gebliebenen Kameraden des Marine-Expeditionskorps und derjenigen der Besatzung S. M. S. „Habicht" zu ehren und in den späteren Geschlechtern die Erinnerung an die Braven

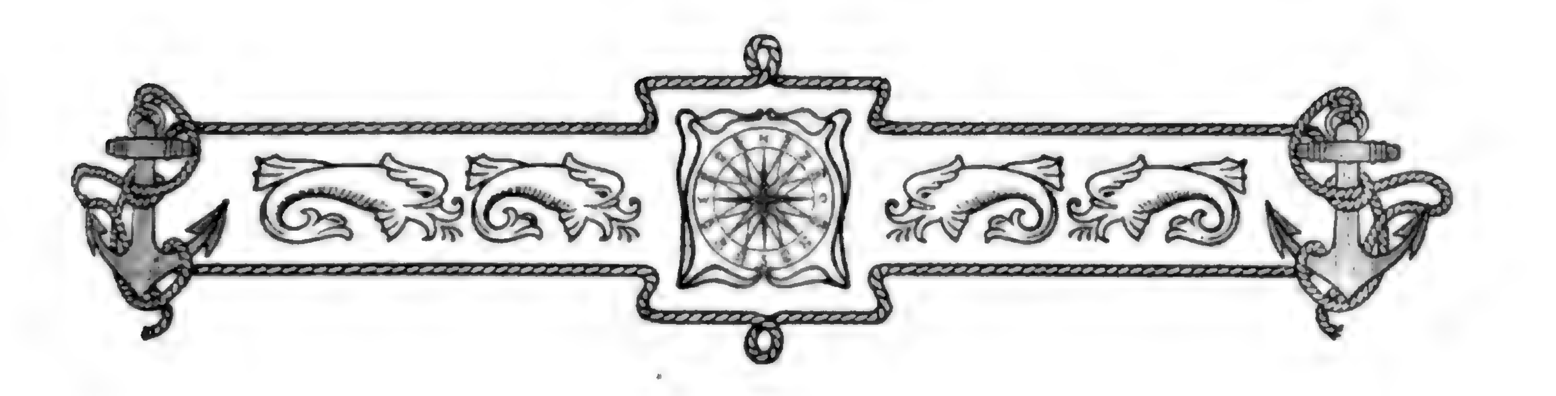
wachzuhalten, welche in schwerer Zeit gern und willig ihr Leben eingesetzt haben zur Erhaltung der südwestafrikanischen Kolonie, beabsichtigen die ehemaligen Mitglieder des Marine-Expeditionskorps und der Besatzung S. M. S. „Habicht", in der Hauptstadt Windhuk ein größeres, von Künstlerhand zu schaffendes Denkmal zu errichten. Die bisherigen Sammlungen, in engem Rahmen gehalten, haben eine verhältnismäßig große Summe ergeben, dieselbe reicht aber naturgemäß nicht aus, um ein einfaches, zugleich würdiges und die Zeiten überdauerndes Denkmal zu schaffen.

Es ergeht deshalb an sämtliche aktiven wie inaktiven Angehörigen der Marine die Bitte, durch Spendung von Mitteln ihrerseits dazu beizutragen, daß das Denkmal in würdiger Form Zeugnis ablegt, wie kameradschaftliche Liebe und Treue die gebliebenen Kameraden ehrt.

Spenden nimmt entgegen die Inspektion der Marineinfanterie in Kiel bzw. das Kommando des I. See-Bataillons in Kiel. Letzteres quittiert über den Empfang der Gelder.

Schluß der Sammlung Mitte Februar.





Siedlung und Wirtschaft der Weißen in Afrika.

Innerhalb der allgemeinen kolonialen Wirtschaftsführung der europäischen Nationen, die über einen Landbesitz in Afrika verfügen, müssen zwei von den physikalischen Verhältnissen der betreffenden Kolonialgebiete abhängige und grundsätzlich voneinander verschiedene Methoden auseinander gehalten werden. Die eine besteht in der Ausnutzung des Landes als Ansiedlungsgebiet für weiße Einwanderer in der Weise, daß die Kolonisten nach und nach die verfügbare Gesamtheit des ursprünglich den Eingeborenen gehörigen oder herrenlosen Grund und Bodens erwerben, ihn dauernd unmittelbar bewirtschaften, selbst samt ihren Nachkommen in der neuen Heimat bleiben, und auf diese Weise ein perennierender afrikanischer Ableger des europäischen Muttervolkes entsteht. Auf diese Weise ist Südafrika von den allmählich zu einem Volke verschmolzenen Nachkommen der ersten holländischen, deutschen und französischen Einwanderer kolonisiert worden; auf diesem Wege ist die Entwicklung im Kapland und seinen Nachbargebieten auch unter englischer Herrschaft im wesentlichen weitergegangen, und auf diesem Wege bemühen wir uns jetzt in Südwestafrika, eine feste Besiedlung unseres Besitzes zustande zu bringen.

Vollkommen andersartig ist die Wirtschaftsnutzung in Äquatorialafrika. Hier verbieten die allgemeinen physikalischen, insbesondere die klimatischen Verhältnisse nicht nur den dauernden Aufenthalt von Europäern, sondern sogar schon jede schwerere körperliche Arbeit — womit Massenansiedlung, Familiengründung und dauernde Fortpflanzung von Generation zu Generation für das weiße Element im allgemeinen von selbst in Wegfall kommen. In den afrikanischen Tropen sind daher nur der politische Besitz an sich und mit ihm die ökonomische Nutzung durch Europäer im allgemeinen das Dauernde, während die administrativen, kaufmännischen und sonst gewerbtreibenden Einzelvertreter der besitzenden Nation, je nach dem Grade ihrer Widerstandsfähigkeit gegen das Klima und nach dem Erfolg ihrer Arbeit verschieden rasch wechseln.

Hieraus ergibt sich in jedem von beiden Fällen ein vollkommen anders gearteter Standpunkt gegenüber den beiden grundlegenden Problemen der Kolonialwirtschaft: der Frage des **Bodens** und der **Bodenproduktion** auf der einen, der **Eingeborenen**frage auf der anderen Seite.

Unsere afrikanischen Besitzungen umfassen Wirtschaftsgebiete von beiderlei Art. Südwestafrika ist, mit Ausnahme des Ambolandes, ein zur perennierenden Besiedlung mit Europäern geeignetes, subtropisches Steppengebiet. Das Amboland bildet, wiewohl es mit dem übrigen außertropischen Südafrika noch mehrfach verwandte Züge aufweist, doch schon einen unverkennbaren Übergang zur Tropenzone. Die beiden äquatorialen Kolonien, Kamerun und Ostafrika, reichen ihrerseits vermöge der Höhenlage ziemlich ausgedehnter Landstriche teilweise auch in die subtropische klimatische Region hinein, und es kann als in hohem Grade wahrscheinlich betrachtet werden, daß auf den dortigen Hochländern eine von weißen Einwanderern getragene Besiedlungskultur im eigentlichen Sinne möglich ist — wenn sich auch über ihre Art und ihren Umfang noch nichts Sicheres sagen läßt. Togo und das deutsche Melanesien sind reine Tropenländer, Samoa und der übrige Besitz im südlichen Stillen Ozean bilden physikalisch wie kulturell eine besondere Klasse, auf die sich unsere sonst gemachten kolonialen Erfahrungen schematisch nicht übertragen lassen und um deren Besonderheit es sich hier, wo wir von der Methode der kolonialen Wirtschaftsführung in *Afrika* zu reden haben, auch nicht handelt.

Grundvoraussetzung für das kritisch aneignende Verständnis aller hier folgenden Ausführungen ist nun aber eine vollkommen deutliche Vorstellung vom Wesen der Verschiedenheiten, die in der äußeren Natur und den durch diese gegebenen Wirtschaftsbedingungen zwischen den tropischen und den subtropischen Teilen Afrikas vorhanden sind. Die afrikanische subtropische Region, die uns hier vorzugsweise in ihrer besonders gearteten Ausbildung zwischen dem Kap und dem Sambesi interessiert, ist ein trockenes Steppengebiet mit allerlei Übergangsformen zur Wüste und zum Waldland. Auf ihrem Boden sind fast alle Verhältnisse gegenüber denen der tropischen Regenländer so anders geartet, daß sich koloniale Erfahrungen und Anschauungen von einem auf das andere Gebiet im allgemeinen überhaupt nicht und im einzelnen nur mit großem Vorbehalt übertragen lassen. Eine gewisse Verwandtschaft dagegen, wenn sie auch nicht weitgehend genug ist, um ohne weiteres Analogieschlüsse zu gestatten, besteht zwischen Südafrika und dem großen, aus dieser Betrachtung aber ganz ausscheidenden nördlichen Trockengebiet des Erdteils, und ihr schließen sich, besonders im Osten, einzelne Gegenden an, die teils durch ihre Meereshöhe, teils durch ihre klimatische Abhängigkeit von den Wind- und Strömungsverhältnissen des Indischen Ozeans zu einem ähnlichen Typus gelangt sind. Je nach der Zugehörigkeit eines afrikanischen Kolonialgebiets zu der ersten oder zu der zweiten Kategorie fällt die Antwort auf jene beiden Grundfragen — 1. *Bodennutzung*, 2. *Eingeborenennutzung* — grundsätzlich und praktisch sehr verschieden aus, und eine Vermischung der Vorstellungen über diese nur getrennt anzuschauenden und zu beurteilenden Dinge muß überall dort, wo sie positiv oder negativ Einfluß auf die praktische Kolonialpolitik und Kolonialwirtschaft gewinnt, zu den schädlichsten Folgen führen.

Da mir persönlich nur innerhalb des deutschen und des englischen Südafrika ausgiebigere Erfahrungen im Verlauf eines dreijährigen Aufenthalts zur Verfügung stehen, so möge es mir gestattet sein, im einzelnen von den hier herrschenden Verhältnissen auszugehen. Auch die bloß auf südafrikanischem Boden gewonnene Anschauung ist insofern nicht durchaus einseitig, als hier, wie erwähnt, tropenähnliche

Digitized by Google

Übergangsgebiete existieren, in denen die Wirtschaftsverhältnisse gegenüber der Masse des Trockengebiets zum großen Teil bereits gegensätzlich geartet sind und sich dem äquatorialen Typus mehr oder minder annähern.

Jede praktische Kolonisationsabsicht muß sich darüber klar sein, daß ihr Ziel die wirtschaftliche Nutzbarmachung der in Besitz genommenen Gebiete zugunsten der besitzenden Nation bildet. Wenn es daher u. a. auch als Aufgabe der Kolonisation bezeichnet wird, den allgemeinen Kulturstand des Landes zu heben, die Eingeborenen zu zivilisieren, sittlich zu heben usw., so kann dergleichen immer nur unter der Voraussetzung verstanden werden, daß damit jenem oben genannten eigentlichen Zwecke gedient wird. Religiöse, humanitäre und überhaupt sittliche Erwägungen können vom Standpunkt einer Missionsgesellschaft aus den Selbstzweck der Tätigkeit in den Kolonien bilden; für die Kolonialwirtschaft können sie das in keiner Weise sein, ebensowenig wie für irgend eine andere politische oder ökonomische Organisation. Damit ist natürlich auf der anderen Seite nicht gesagt, daß Kolonisation und Moral nichts miteinander zu tun hätten, oder an sich gegensätzlicher Natur seien. Kolonisieren in dem hier vorliegenden Sinne ist eine zugleich staatliche und wirtschaftliche Tätigkeit, und so gut wie das gesamte Staats- und Wirtschaftsleben sich nicht dauernd gesund entwickeln kann, wenn dabei die Gebote der allgemeinen menschlichen und historischen Sittlichkeit außer acht bleiben, so gut muß die Forderung gelten, daß diese Sittlichkeit auch die Methode und den Vorgang des Kolonisierens zu beeinflussen hat. In der Praxis freilich gibt es kaum eine schwierigere Aufgabe als eine Kolonisation mit sogenannten moralischen Mitteln.

Abgesehen davon, daß die kolonialen Pioniere, namentlich in der Gründungszeit, meist wohl oder übel so genommen und verbraucht werden müssen, wie sie sich bieten — und daß sie eine moralische Auslese der Menschheit bildeten, wird selbst der Vorurteilsfreieste nicht leicht behaupten wollen — verbindet sich die Frage der kolonialen Moral noch untrennbar mit dem überaus schwierigen, bisher noch von keiner Seite befriedigend bearbeiteten Problem der „Menschenrechte", der allgemein menschlichen Wertung der niederen Rassen. Nur vollkommene Harmlosigkeit oder unbelehrbarer Dogmatismus können diese Frage mit dem Satz abtun: „Die Schwarzen sind Menschen wie wir." Das sind sie zweifellos nicht —, weder in dem Sinne, daß bei ihnen gegenwärtig Volkstum oder Einzelpersönlichkeit entsprechend wie bei uns bewertet werden könnten, noch in dem weiteren Verständnis, daß ihnen als unvermischter Rasse in ihrem Erdteil eine solche Entwicklungsfähigkeit zuzugestehen wäre, daß sie durch diese imstande wären, dereinst voll auf die Daseinsstufe der weißen Rasse zu gelangen. Mit dieser zunächst bloß negativen Erkenntnis ist aber wenig gewonnen, denn dem Eingeborenen nun auf der anderen Seite das Menschentum im wesentlichen überhaupt abzusprechen und ihn nur als lebendige Arbeitsmaschine zur Gütererzeugung zu werten, geht vom sittlichen wie vom praktischen Standpunkt aus ebensowenig an. Die eingeborenen Rassen Afrikas, Neger, Bantus, Hottentotten usw., sind überdies nach Begabung, Kulturstufe und Entwicklungsfähigkeit durchaus verschieden, und die Frage, ob es unter ihnen überhaupt eine entwicklungsunfähige gibt, ist selbst mit Rücksicht auf Elemente wie die Buschleute des Südens und die Zwergvölker am Kongo und im oberen Nilbecken keineswegs bereits spruchreif.

So steht also die Kolonisation der Europäer vor der Aufgabe, sich mit den

untergeordneten Rassen, die sie im Besitz ihrer zu bewirtschaftenden Erwerbungen vorfindet, in doppeltem Sinne auseinanderzusetzen: derart, daß die in den Eingeborenen steckende Arbeitskraft mit dem größtmöglichen Nutzeffekt für die kolonisierende Nation zur Verwendung gelangt und daß gleichzeitig dabei eine möglichst weitgehende Entwicklung der den afrikanischen Stämmen innewohnenden allgemeinen Fähigkeiten nach der Richtung hin stattfindet, daß die Interessen des besitzenden Kolonialvolkes und das Recht der Indigenen auf eine ihrer Stufe des Menschentums entsprechende Daseinsform gewahrt bleiben. Auf der einen Seite ist dabei die Gefahr zu vermeiden, daß nicht bei den Eingeborenen infolge falscher Beeinflussung die Idee entsteht, ihre gehobenen Fähigkeiten und ihre physische Mehrkraft gegenüber den Kolonisatoren eines Tages zu deren gewaltsamer Vernichtung zu benutzen — auf der anderen Seite aber die, daß nicht an die Stelle ihrer Förderung die bloße brutale Unterdrückung und Ausbeutung gesetzt wird. Zwischen diesen beiden gleich verkehrten und schädlichen Extremen wird jede afrikanische Kolonialpolitik sich ihren Weg suchen müssen. Dieser Weg wird um so schneller und sicherer gefunden werden, je bestimmter an den maßgebenden Stellen die Einsicht in das Wesen und in das gegenseitige Verhältnis von drei Grundfaktoren des kolonialen Wesens in Afrika besteht: Naturerkenntnis, Rassenbewußtsein und sittliche Gebundenheit der nationalen Energie.

Wir haben oben festgestellt, daß die beiden Probleme in Kürze lauten: Bodennutzung und Eingeborenennutzung. Diese Nebeneinanderstellung will so verstanden werden, daß wir der Eingeborenenkraft bedürfen, um zur Erschließung der Bodenproduktion zu gelangen. Um den kürzesten Weg zur Verdeutlichung des Themas einzuschlagen, möge es gestattet sein, zunächst für Südafrika die historische Entwicklung zu skizzieren.

Als die Europäer am Kap landeten, war von einer „Kolonisierung“ Südafrikas noch auf lange hinaus nicht die Rede. Das Kap sollte eine Erholungs- und Verproviantierungsstation für die Indienfahrt sein, und jahrhundertelang sind die zu diesem Zweck gegründeten Niederlassungen der Holländer nicht über die nächste Umgebung Kapstadts und einiger Küstenplätze hinausgelangt. Die Besetzung des Binnenlandes bis an den Oranje, den Vaal und den Limpopo ist im wesentlichen erst gegen Ende des 18. und während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts geschehen. Die eingeborenen Besitzer jener Gebiete waren der Hauptsache nach im eigentlichen Kapland Hottentotten und Buschleute, jenseit des Oranje Bantus. Mit Ausnahme der Buschleute, die auf die dürrsten und ärmsten Landstriche, die zentrale und nordwestliche Karroo, beschränkt waren, besaßen sie sämtlich Herden von Groß- und Kleinvieh und lebten in Stammesverbänden und Häuptlings- oder sogenannten Kapitänschaften geordnet. Diesen Stämmen gegenüber lag für die allmählich wachsende weiße Ansiedlerbevölkerung, die „Afrikaaner“ oder Buren, in der Natur des Binnenlandes selbst der Zwang zur Ausbreitung auf dem Wege der Verdrängung begründet. Weitaus der größte Teil Südafrikas ist — von den erst in neuester Zeit erschlossenen Mineralfundstätten abgesehen — nur als Weideland nutzbar. Nachdem also das kleine Gebiet unmittelbar bei Kapstadt, in dem die Winterregen den Landbau auf europäische Art begünstigen, von den Einwanderern okkupiert war, blieb für die folgenden Generationen nur die Entwicklung zum viehzüchtenden, zunächst noch ganz oder halb nomadischen Burentum

in den inneren Trockensteppen — Karroo, Transoranje, Transvaal — übrig. In der Nutzungsmethode für diese Gebiete folgten die europäischen Abkömmlinge durchaus dem Vorgang der Eingeborenen, die zunächst im Besitz des ganzen Weidelandes gewesen waren. Nachdem diese von der Küste schon gleich zu Anfang verdrängt worden waren, mußten sie in der Folge auch immer weiter nach dem Recht des Stärkeren weichen, bis schließlich vom Meere bis zum Oranjefluß und bis zum Vaal das ganze Land den Weißen gehörte und kein einziger Hottentott oder Kaffer mehr selbständig ein Weidegebiet behauptete oder eigene Viehherden besaß. Ähnlich, nur nicht ganz mit derselben Schärfe, gestalteten sich die Dinge in Transvaal, wo einige Eingeborenenstämme bis heute sich unter der Oberherrschaft der Weißen beschränkte Landrechte und Viehbesitz bewahrt haben. (Basutoland und der Osten bleiben hier noch außer Betracht.)

Die relative Armut des südafrikanischen Weidefeldes, die zur Ernährung großer, einen gewissen Wohlstand schaffender Viehherden Tausende von Hektaren Land fordert, schrieb die Methode der extensiven Viehzucht und die Eingeborenenpolitik der ganzen burischen Bevölkerung gleichmäßig vor. Wollte der Weiße als Herr leben — und dies Ziel mochte und mag er sich unbedenklich stecken, solange Land genug da ist, daß jeder ein größeres Farmareal für sich haben kann — so bedurfte er für seine Wirtschaft des Eingeborenen als Hilfskraft. Dies ist auch für uns in Südwestafrika die gegebene Lage. Der Eingeborene ist Viehwächter, Hausarbeiter, Dienstbote, Wagentreiber und dergleichen — alles, was der afrikanische Farmer mit dem Ausdruck „mein Volk“ zusammenfaßt. Eine besondere Schattierung ist in diese soziale und Rassengliederung auf südafrikanischem Boden noch dadurch gekommen, daß die Eingeborenen massenhaft weißes Blut in sich aufgenommen haben — soweit, daß innerhalb der eigentlichen Kapkolonie, wie sie vor der Angliederung von Britisch-Betschuanaland und der östlichen, dicht von reinen Kaffern bewohnten Bezirke bis 1892 bestand, nur noch ganz geringe Überreste einer ungemischten Eingeborenenbevölkerung existieren. Soweit es sich nicht um zeitweilig aus den Nachbargebieten importierte Lohnarbeiter handelt, sieht man auf den Farmen und in den Lokationen bei den weißen Städten fast nur noch Mischlinge, coloured people, die durchweg das afrikanische Holländisch als Muttersprache sprechen und von denen die eigentlichen Eingeborenen, natives, unterschieden werden. In Transoranje und Transvaal dagegen, wohin die Buren bereits in geschlossenen, mit weißen Frauen normal versehenen Familienverbänden aus dem Kaplande auswanderten, tritt dieses Mischlingselement außerhalb der großen Minenstädte sehr viel weniger hervor. Das „Volk“ des dortigen Buren ist meist der richtige, unterworfene, dunkelfarbige „Kaffer“.

Unleugbar hat der Bur das Problem der Eingeborenennutzung in Anpassung an die Besonderheit der südafrikanischen Natur in einer sehr beachtenswerten Weise gelöst, und wenn diese Lösung bei aller praktischen Brauchbarkeit nicht in allen Stücken die bestmögliche ist, so bezeugt sie doch einen nicht etwa bloß instinktiven, sondern wohlüberlegten Blick für das Notwendige weit schärfer, als ihn z. B. neben den Buren die Engländer in Südafrika gezeigt haben und zeigen. Der Bur hat dem Eingeborenen unbedenklich das Land genommen, zugleich mit dem Recht des Stärkeren und des Besseren — denn, wenn es sich darum handelt, ob von zwei Rassen, die zu ihrer Existenz

auf dasselbe Stück Erde angewiesen sind, die höhere oder die niedere weichen soll, so ist die Antwort für jedes gesunde Urteil gegeben. Bei der Okkupation des inneren Weidelandes ist es nicht ohne Kämpfe mit den Eingeborenen abgegangen, Kämpfe, die zum Teil hartnäckig und blutig waren und auch auf der Seite der Weißen nicht wenig Beispiele von Brutalität, ja von wirklicher kalter Grausamkeit gezeigt haben. Mit der Besitznahme war aber diese Periode der Dezimierung der Eingeborenen vorüber: von da an legte sich die Hand der Buren fest auf die Unterworfenen und hielt sie zur bedingungslosen Dienstbarkeit bei den neuen Herren des Landes, beim „Baas", an. Im allgemeinen aber entbehrte die Strenge des burischen Regiments über die Eingeborenen sowohl auf der Einzelsiedlung wie im Staate weder der Gerechtigkeit, noch eines gewissen Mindestmaßes patriarchalisch-materieller Fürsorge. Die Leistung, in der numerisch überlegenen farbigen Bevölkerung ohne irgendwelche drakonischen Maßregeln, bloß durch die einheitlich und fest gehandhabte Methode dauernden sozialen Umganges doch das bedingungslose Gefühl der Abhängigkeit und Minderkeit um der Rasse willen zu erzielen und auf diese Weise die Herrschaft des weißen Elements zu sichern, kann nur als ein Beweis hoher politischer Begabung des Burentums anerkannt werden. Diese eminente Fähigkeit der Buren haben auch die Weiterblickenden unter ihren Gegnern stets anerkennen müssen, und daher mußte es für jeden Kenner der südafrikanischen Verhältnisse auch von vornherein klar sein, ein wie selbstmörderischer Akt für die weiße Rasse mit der direkten Heranziehung eingeborener farbiger Hilfskräfte zur Niederkämpfung der Buren in dem großen südafrikanischen Kriege begangen wurde. Diese wahrhaft verhängnisvolle und verblendete Maßregel zerstörte in wenig mehr als einem Jahre ein im Verlauf von Jahrhunderten geschaffenes Kapital unwiederbringlich, und die Gefahr, die dadurch für das weiße Südafrika heraufbeschworen ist, wird durch die grundsätzlich verkehrte Eingeborenenpolitik der Engländer auf einem anderen Gebiete nur noch vergrößert.

Die Buren haben die Mission unter den Eingeborenen von vornherein mit einem gewissen Mißtrauen angesehen und sind nie zu ihren wirklichen Freunden geworden. Die Idee, selbst nur auf religiösem Boden, biblisch gesprochen vor Gott oder im Jenseits, die Eingeborenen als Brüder oder auch nur als „Mitmenschen" anzusehen, war ihnen in aller Naivität absurd — wie sie ja auch tatsächlich auf dem Boden einer Rassenverschiedenheit nach Art der in Südafrika herrschenden nie konzipiert, sondern hier nur als fremdes, anderen historisch-ethnologischen Voraussetzungen entsprungenes und unannehmbares Einfuhrgut aufgefaßt werden konnte. Tatsächlich verfahren die meisten Missionare in diesem Punkt den Eingeborenen gegenüber auch mit einer gewissen Vorsicht, was aber nicht hindert, daß andere, namentlich aber die eingeborenen „Evangelisten" und ähnliche Hilfskräfte, die gleichfalls mit einer gewissen Bibelkenntnis und eigenen Bibelauslegung ausgerüstet sind, diese Vorsicht nicht nur vermissen lassen, sondern das Selbstgefühl der eingeborenen Rassen gegenüber den Weißen auf einer vermeintlich religiösen Basis direkt und systematisch aufstacheln. Während der letzten Jahrzehnte burischer Selbständigkeit änderte sich die Haltung den Missionen gegenüber insofern, als man deren gute Dienste für die friedliche Beeinflussung mangelhaft unterworfener und unbotmäßiger Eingeborenenstämme namentlich in Transvaal schätzen lernte — zur rückhaltlosen Zustimmung sind aber die Buren gegenüber der Missionierung

der Farbigen nicht gelangt. Wie richtig ihr Instinkt vom Standpunkt der Selbsterhaltung der weißen Rasse aus gewesen ist, lehrt das Beispiel der heutigen Zustände im britischen Südafrika.

Die Mission verfolgt an sich das Ziel einer allgemeinen religiösen Unterweisung und Erweckung der Eingeborenen. In dieser Aufgabe sieht sie zugleich ihren Rechtstitel und ihren Daseinszweck. und ihr dieses beides bestreiten wollen hieße den christlichen Kirchen das Recht auf ihre natürlichste Lebensäußerung, deren Fehlen von ihrem Standpunkt aus nur als ein Zeichen religiöser Unfruchtbarkeit aufzufassen wäre, absprechen. Muß demnach mit der Mission in Afrika als mit einer jedenfalls gegebenen Größe gerechnet werden, so scheint es das Natürlichste, ihr neben der politisch-ökonomischen, kulturellen Arbeit des Staates und der Kolonisten jene innere Entwicklung der Eingeborenen zu Sitte und Sittlichkeit, von der oben als vom Korrelat des materiellen Kolonisierens die Rede war, zuzuweisen und es dann bei dieser Scheidung bewenden zu lassen. Leider hat die Erfahrung gelehrt, daß diese theoretisch sehr schöne Arbeitsteilung in der Praxis zu sehr gefährlichen Konsequenzen führt. Die Mission — und zwar liegen für Südafrika bisher fast nur Erfahrungen mit der evanglischen, deutschen und englischen, vor — baut nämlich ihr Unterrichtssystem für die Eingeborenen ohne Rücksicht auf die daraus erwachsenden politischen Folgen schlechtweg nach dem sonst üblichen Schulsystem auf, bei dem die Aneignung einer Anzahl von Sprachen, zunächst der eigenen, für den Schüler den Ausgangspunkt alles weiteren Fortschreitens bildet. Ursprünglich war neben den eingeborenen Idiomen der Hottentotten und Bantus die allgemeine Vermittlungs- und Verkehrssprache Südafrikas zwischen Kap und Sambesi, das Burenholländische oder schlechtweg die Taal, auch die Missionssprache. Dann aber wurde in steigendem Maße, und zwar nicht nur im Einverständnis, sondern vielfach auf direktes Verlangen der betreffenden Regierungen, im Kapland das Englische, in Deutsch-Südafrika das Deutsche in den Eingeborenenunterricht der Missionsschulen aufgenommen — und zwar nicht etwa nur mit dem Ziel, daß die Schüler sich zum praktischen Gebrauch und zur größeren Bequemlichkeit der deutschen oder englischen Behörden und Ansiedler mündlich einen gewissen Wortschatz aneigneten, sondern direkt mit dem idealen Endziel des Verständnisses der Sprache in Wort und Schrift. Man hat dabei doch wohl nicht an die Größe der Gefahr gedacht, die man damit heraufbeschwört. Die Eingeborenensprachen Südafrikas, solange man sie nicht künstlich zu Literatursprachen macht — leider ist das unter der wohlgemeinten Mitarbeit der Missionare bereits bis zu dem Grade geschehen, daß politische Zeitungen in Suluspraćhen erscheinen —, sind politisch ungefährlich; die Burensprache ist es auch, denn sie wird bis auf einige wenig bedeutende Versuche bisher nur gesprochen, nicht geschrieben oder gedruckt. Welches Unheil aber entsteht, wenn Eingeborene, namentlich die begabteren Mischlinge, es wirklich in einer europäischen Kultursprache so weit bringen, daß sie einem etwas gehobeneren Unterricht halbwegs folgen, europäische Bücher und Zeitungen lesen können, das sehen wir jetzt an der unheimlichen Gärung unter den Eingeborenen in Britisch-Südafrika, vor allem im Kapland und in Natal. Die ganze farbige Bevölkerung, deren Gleichgewicht auch ohne alles weitere Zutun schon durch die Bewaffnung im Burenkriege auf das schlimmste erschüttert worden wäre, ist bis in ihre Tiefen durch den jahrzehntelangen, bohrenden

und aufreizenden Einfluß aufgewühlt, der von den „fortgeschrittenen“ direkten und indirekten Zöglingen der Missionsschulen unter ihr ausgegangen ist — und zwar unter staatlicher Aufsicht und Billigung. Ideen und Schlagworte bewegen jetzt die Farbigen — die Mischlinge am Kap so gut, wie die großen, kriegerischen und schwer bewaffneten Stämme der Sulus und Basutos —, von denen noch auf lange Zeit hinaus ihr Geist unberührt geblieben wäre ohne die europäische Schule. Die „Solidarität der farbigen Rassen“, die Losung „Afrika den (farbigen) Afrikanern“, der sogenannte Äthiopismus, das Verlangen nach immer weiter gehender Beteiligung am politischen Wahlrecht, die Gründung von „eingeborenen“ Zeitungen und sogar Hochschulen — das alles sind Äußerungen eines empordringenden politischen Selbstbewußtseins unter den Eingeborenen, dessen Gefahr für die Weißen in den weitesten Kreisen bisher weder nach ihrer Größe noch nach ihrer Nähe mit dem richtigen Augenmaß eingeschätzt wird. Die Wurzeln, aus denen diese Gefahr erwachsen ist, reichen aber durchweg in den von den Missionsschulen seit lange beackerten Boden hinein. Aus ihm stammen die Führer und Adepten, dieser gar nicht einmal als unterirdisch zu bezeichnenden Bewegung, die, soweit sie sich dessen nicht etwa schon klar bewußt ist, mit unabwendbarer innerer Notwendigkeit bis zur schließlichen Aufpflanzung der Fahne des offenen Rassenkampfes mit Blut und Brand fortschreiten wird. Und was ein südafrikanischer Eingeborenenaufstand bei der weiten Zerstreuung der weißen Bevölkerung über lauter einzelne Farmen und kleine, offene Städtchen bedeuten kann, das sollten uns die Erhebungen der Hereros und Hottentotten und das Blutbad der Matabelerebellion gelehrt haben. Auch ohne künstliche Aufzüchtung durch das Schulsystem keimen aus der Berührung des weißen und des eingeborenen Elements auf kolonialem Boden genug Saatkörner, die in dieser Art gefährliche Früchte zeitigen. Sollen wir da wirklich noch die Gefahr, selber sehend, mit vervielfachter Schnelligkeit heraufbeschwören?

Nichts wäre verkehrter, als nun daraufhin die Eingeborenenschule als solche und die Missionsschule im besonderen schlechthin aufheben zu wollen. Ohne Schulorganisation ist eine geregelte Missionstätigkeit nicht denkbar; ein Verbot, Farbige zu unterrichten, wie es seinerzeit in den nordamerikanischen Sklavenstaaten bestanden hat und einigen radikalen Missionsfeinden auch heute noch als Ideal vorschweben mag, käme in seiner Wirkung auf ein Missionsverbot hinaus. Erstrebenswert ist nur eine solche Einrichtung des missionarischen und — soweit solcher vorhanden — staatlichen oder kommunalen Unterrichts für Eingeborene, daß die Gefahr politisch abzielender Gedankengänge im Zusammenhang mit dieser Unterweisung nach Möglichkeit verringert wird. Dazu gehört vor allen Dingen die Umformung des Sprachunterrichts, namentlich in europäischen Sprachen, in der Weise, daß weder Lesen noch Schreiben gelehrt und als Unterrichtsziel nur die Fähigkeit des mündlichen Ausdrucks und Verständnisses innerhalb der praktisch erstrebenswerten Grenzen — und diese können ohne Schaden ziemlich eng gezogen werden — aufgestellt wird. Überhaupt nehmen in dem südafrikanischen Missionsschulwesen (bei der englischen Mission soll es darin am schlimmsten stehen) die theoretischen Bemühungen einen viel zu breiten und die Erziehung zur Arbeitslust und Fähigkeit durch praktisch-unterrichtliche physische Arbeitsübung einen viel zu geringen Raum ein. Unsere Missionare verfolgen das Ziel, die Eingeborenen zu gläubigen Bekennern des Christentums im Sinne des „positiv“-biblischen Verständnisses der

christlichen **Religion**, besser des kirchlichen oder pietistischen Protestantismus, zu machen. Ich bestreite nicht die Möglichkeit, in Einzelfällen nach dieser Richtung hin einen gewissen Erfolg unterrichtlicher Beeinflussung zu erzielen; nichtsdestoweniger kann ich Ziel und Methode grundsätzlich nicht für richtig halten. Die eingeborenen Stämme Afrikas, deren jetziger Rassentypus eine den Weißen gegenüber um so viel niedrigere Stufe darstellt, können binnen menschlich absehbarer Zukunft in keiner Weise künstlich so weit emporgehoben werden, daß sie eine so hoch entwickelte, so ganz auf dem Prinzip des religiösen Individualismus beruhende Religionsform, wie die neutestamentlich-evangelische, innerlich begreifen und lebendig sich aneignen sollten. Die christliche Mission in Afrika kann positive und dauernde Erfolge, Erfolge, die auch außerhalb des Kreises der von vornherein prädisponierten Mitarbeiter und Freunde sich ernstliche Beachtung erzwingen und über die Ausübung eines gewissen persönlichen Einflusses der Missionare hinausgehen, nicht auf dem Wege der noch so hingebenden kohortativen Unterweisung, sondern nur auf dem der vorwiegend disziplinarischen Methode erzielen. Diese liegt dem Katholizismus an sich besser als der evangelischen Mission, und darauf ist es auch im wesentlichen zurückzuführen, daß so viele praktische Afrikaner, Nichtkatholiken, der katholischen Mission eine vorzugsweise Anerkennung zollen. Selbstverständlich gehört dazu aber, daß die zu missionierenden Eingeborenen bereits irgendwie dem politischen Einfluß der Europäer unterworfen sind, weil sie sich sonst eine solche Missionsmethode in nennenswertem Umfange schwerlich gefallen lassen würden.

Es war nötig, im Zusammenhange mit dem Thema von der Eingeborenennutzung auf die Missionsfrage soweit einzugehen, wie es geschehen ist, weil die Beeinflussung der Eingeborenen durch die Mission positiv wie negativ von der allergrößten Bedeutung für den Gang und das Ergebnis der Kolonisation überhaupt ist. In dieser Beziehung kann man das Ergebnis dahin zusammenfassen, daß der Staat die Mission als solche zunächst unter allen Umständen zu respektieren und zu schützen hat, daß er aber sorgsam und rechtzeitig darauf bedacht sein muß, politische Gefahren, die eventuell aus der Missionspraxis hervorgehen können und in Südafrika tatsächlich schon in drohendem Umfange hervorgegangen sind, energisch hintanzuhalten. Zu dem Zweck muß zwischen der Mission, der Verwaltung und der öffentlichen Meinung ein hinreichendes Einverständnis in der grundsätzlichen Stellungnahme gegenüber dem Eingeborenenproblem bestehen. Soweit die Missionen hierzu nicht innerlich bereit sein sollten, würde es allerdings einiger äußerer Regulative für ihre Tätigkeit bedürfen. Fällt ihr doch die hohe Aufgabe zu, als sittliches Korrelat zu der materiellen Nutzbarmachung der Eingeborenen und ihres Landes für die Zwecke unserer nationalen Entwicklung das Recht der niederen Rasse auf Emporhebung zu der für sie erreichbaren höheren Daseinsstufe zu vertreten und zu verwirklichen.

Das subtropische Südafrika ist „weißen Mannes Land“, d. h., die weiße Rasse ist imstande, selber die wirtschaftliche Produktion, deren dieser Boden fähig ist, in die Hand zu nehmen und ihren Ertrag sich ohne Inanspruchnahme einer Eingeborenen-Zwischenwirtschaft direkt anzueignen. Damit sind der unmittelbare Besitz und die dauernde Besiedlung des Grund und Bodens gegeben. Es fragt sich, ob oder in welcher Weise neben der Nutzung durch die weißen Ansiedler auch noch einer Eingeborenenproduktion Raum gelassen werden soll? Ein Beispiel mag die Frage ver-

deutlichen. Als wir von Südwestafrika Besitz nahmen, gehörten die zentralen wertvollsten Teile der neuen Kolonie den Hereros. Diese benutzten das Land, um darauf große Rinderherden weiden zu lassen. Seit der Eröffnung der Minen von Kimberley und Johannesburg war das Hereroland ein Hauptlieferant von Schlachtvieh für jene neuen Bevölkerungszentren geworden. Englische und deutsche Händler beuteten es aus, indem sie den Hereros ihre Ochsen gegen Gewehre, Munition, Alkohol und andere Bedarfsartikel abkauften. Darüber, daß Südwestafrika im wesentlichen ein Viehproduktionsland sei und bleiben würde, durfte in kolonialen Kreisen schon sehr bald nach der Besitzergreifung gar kein Zweifel mehr bestehen, sobald man von der unbestimmten Aussicht auf bedeutende Mineralfunde absah. Ein Land für extensiven Farmbetrieb, wie fast das ganze übrige Südafrika, war es, das wir erworben hatten; nichts anderes. Zum südafrikanischen Farmbetrieb gehören vor allen Dingen große Flächen. In der Karroo sind die meisten Farmen 10 000 und mehr Hektar groß. Selbst der verhältnismäßig hoch entwickelte, grasreiche und mit seinen Absatzverhältnissen besonders begünstigte Oranjefreistaat wies eine Durchschnittsgröße der Farmen von 3000 Hektar auf. „Freies“ Land in dem Sinne, daß die deutsche Besiedlung sich zwischen die Stammesgebiete der eingeborenen Bevölkerung, Hereros, Hottentotten usw., hätte einschieben können, ohne daß es nötig wurde, auf Eingeborenenland zurückzugreifen, gab es herzlich wenig: im wesentlichen zunächst nur das Grenzgebiet zwischen den beiden Rassen um Windhuk und ostwärts, das weder die eine, noch die andere Partei endgültig zu okkupieren imstande gewesen war. Wollte man also eine wirkliche Siedlungskolonie schaffen, so war es von vornherein absolut klar, daß man vor allen Dingen das Hereroland, das beste Weideland des ganzen Schutzgebiets, mit dazu haben mußte. Wollte man aber darauf verzichten, so konnte man die Hereros im Besitz ihres Landes lassen, sich politisch mit einem „Protektorat“ begnügen und die wirtschaftliche Nutzung der Kolonie dann nach dieser Richtung hin darauf beschränken, daß man jenen mit möglichstem Vorteil ihr überschüssiges Vieh abkaufte, um damit nach dem Englischen hinüber weiterzuhandeln. In einer solchen Lage sind heute die Engländer den Basutos gegenüber, und auch im Betschuanaland-Protektorat sowie im Gebiet der menschenreichen, viehzüchtenden Sulustämme in und um Natal beschränkt sich die wirtschaftliche Ausnutzung dieser Stücke des kolonialen Südafrika durch die Weißen vielfach in derselben Weise. Im Interesse der besitzenden Kolonialmacht als eines national organisierten Wirtschaftskörpers, unter dem Gesichtspunkt des größtmöglichen Nutzeffekts vom okkupierten Besitz, bleiben aber solche notgedrungenen Einschaltungen einer Eingeborenen-Zwischenwirtschaft immer verkehrt, wo es sich um Gebiete handelt, die für Weiße direkt besiedelbar sind. Erstens hindern sie die Ausbreitung der weißen Rasse und die Unterbringung einer möglichst großen Zahl von wirtschafts- und entwicklungsfähigen Familien aus dem heimischen und kolonialen Nachwuchs der besitzenden Nation. In dieser Beziehung kann und darf keine moralisierende Selbsttäuschung oder schwankende Sentimentalität gelten. Der Entschluß, in Südafrika zu kolonisieren, bedeutet nun einmal nichts anderes, als daß man den eingeborenen Stämmen das Land, auf dem sie bisher Vieh geweidet haben, fortnimmt, damit der weiße Mann, Bur, Engländer oder Deutscher, auf diesem selben Lande sein Vieh weidet. Damit er das in rationeller Weise kann, ist es nötig, daß die bisherigen

eingeborenen Besitzer des Weidefeldes enteignet und ihm dienstbar, sein „Volk“, sein Gesinde werden.

Zweitens bildet das Bestehenbleiben politisch organisierter Eingeborenenstämme mit einem erheblicheren Nationalvermögen an Land und Vieh unter allen Umständen eine große politische Gefahr für die Kolonisatoren. Daß wir uns darüber vermöge unserer geringeren kolonialen Erfahrung im unklaren waren, hat uns den Aufstand der Hereros und Hottentotten gekostet. Unbedingt hätte der Anfang unserer südafrikanischen Kolonialpolitik die Entwaffnung der Eingeborenen sein müssen. Dann hätte der Expropriationsprozeß bei den Hereros und Witboois ruhig seinen Gang gehen können; im Verlauf einiger Jahrzehnte wären sie wohl oder übel das geworden, was die Kaffern im Oranjefreistaat und im größten Teil von Transvaal schon geworden waren. Eine „friedliche“ Expropriation aber an einem Volke von der Sinnesart der Hereros vorzunehmen, das im Besitze von 5000 Hinterladern war und bei denen jeder Häuptling sein gefülltes Munitionsmagazin hatte, das konnte natürlich nur zur Katastrophe führen. Die Engländer tragen einer entsprechenden Lage wenigstens insofern Rechnung, als sie das Basutoland gegen das Vordringen der weißen Besiedlung einstweilen absperren. Trotzdem wird ihnen das Basutovolk mit seiner ausgiebigen Bewaffnung (es sind viele Tausend Hinterlader und reichliche Munition im Lande) und seinem bisher weder durch Buren noch durch Briten je wirklich besiegten Selbstgefühl noch sicher ernsthaft zu schaffen machen. Ebensogut wie die Basutos können die Sulustämme im Südosten einmal die Fackel abgeben, an der sich der Brand eines großen Eingeborenenaufstandes entzündet.

Wir sind jetzt in Südwestafrika durch die allerdings mit ganz unverhältnismäßigen Kosten niedergeschlagenen Eingeborenenaufstände an das Ziel gelangt, das uns von Anfang an bei unserer Eingeborenen- und Bodenpolitik in dieser Kolonie hätte vorschweben sollen: Entwaffnung der Hereros und Hottentotten, Freimachung ihres ganzen Stammesgebiets für die weiße Besiedlung, Auflösung aller Stammesorganisationen und Verwandlung der Eingeborenen aus Angehörigen jener einstigen getrennten Nationen und Stämme in eine einzige, möglichst gleichartige, dienende Klasse. Jede Abweichung von diesem Ziel kann man so oder so mit vermeintlicher Moral oder vermeintlichem Gefühl dekorieren, man muß sich aber dann immer dabei sagen, daß man dem eigenen höheren Volkstum nimmt, was man dem fremden niederen läßt. Wo die Herden Eingeborener weiden, da kann kein deutscher Farmer sein Vieh hinsetzen; für jeden Herero oder Hottentotten, der Viehbesitzer in nennenswertem Umfange bleibt, fällt ein Deutscher, der die Summe unserer nationalen Kraft und Wirtschaft auf deutschem Boden jenseit der See mehren könnte, aus.

Die Notwendigkeit, ihr freiheitliches nationales Barbarentum zu verlieren und zu einer Klasse von Dienstbaren in Lohn und Brot der Weißen zu werden, schafft aber für die Eingeborenen überhaupt erst, weltgeschichtlich betrachtet, ein dauerndes Existenzrecht. Für die Völker gilt so gut wie für die Individuen, daß die nutzlosen Existenzen kein Recht aufs Dasein haben und daß eine Existenz um so berechtigter erscheint, je nützlicher sie für den Gang der allgemeinen Entwicklung ist. Mit keinem Argument der Welt kann es gelingen etwa zu beweisen, daß die Aufrechterhaltung irgend eines Maßes von nationaler Selbständigkeit, nationalem Besitz und politischer

Organisation unter den Bantu- und Namastämmen Südafrikas einen größeren Gewinn für die Entwicklung der Menschheit im allgemeinen oder des deutschen oder englischen Volkes im besonderen bedeute, als ihre Dienstbarmachung zugunsten der Ausnutzung ihres einstigen Herrschaftsgebiets durch die weiße Rasse. Und selbst wenn jemand sich, frei von dieser ganzen Erwägung, allein auf den Standpunkt stellen will, daß auch sie ihr unveräußerbares Menschenrecht hätten, so kann dieses Recht doch auf keinen Fall in einem anderen Sinne verstanden werden, als in dem eines Anspruchs auf den Erwerb der größtmöglichen sittlichen Tüchtigkeit. Ob aber die erziehliche Beeinflussung durch missionarische oder verwandte Mittel im Sinne der christlichen Religion größere und vor allen Dingen nachhaltigere Erfolge bei einem ganz oder halbbarbarischen, mit seinen Häuptlingen, seinen Großleuten, seinen Viehherden durcheinander wogenden Stamm erzielen wird, wie es die früheren Hereros und Witboois waren — oder bei einer human und gerecht durchgeführten Arbeitsorganisation aller Eingeborenen als einer einheitlich sozialen Klasse, darüber scheint für das unbefangene Urteil doch wohl kaum eine Diskussion möglich zu sein.

Also Südafrika innerhalb der Region des subtropischen Klimas gehört dem weißen Mann, dem Engländer, Buren, dem Deutschen, als Siedlungsgebiet, und die Bestimmung der Eingeborenen ist es, mit ihrer Arbeitskraft innerhalb des Wirtschaftsbetriebes der Weißen diejenigen Dienste zu leisten, für die sie zum Zweck einer rationellen ökonomischen Entwicklung geeignet und unentbehrlich sind. Wie aber gestaltet sich die Frage der Wirtschaftsnutzung nach ihren beiden wichtigsten Seiten hin — Bodenproduktion und Eingeborenenfrage — in den tropisch gearteten Teilen Afrikas?

Die Grundvoraussetzung, unter der wir für Südafrika zu einer positiven Beantwortung jener Fragen gelangt sind, ist für die ganze Ländermasse nördlich des Sambesi, wie wir sahen, eine vollkommen gegenteilige: Dort ist die Besiedlungsfähigkeit des Bodens für die weiße Rasse nicht die Regel, sondern sie bildet eine räumlich recht beschränkte Ausnahme. Zugleich bedingt die vollkommene Verschiedenheit des Klimas 1. eine andere Art der Produktionsobjekte: An Stelle der Viehzucht tritt in erster Linie die Gewinnung mannigfacher Erzeugnisse des Bodenbaues und 2. damit im Zusammenhange eine im Durchschnitt viel größere Dichtigkeit und Massenhaftigkeit der eingeborenen Bevölkerung. Mag es sich um tropische Plantagenkulturen im eigentlichen Sinne oder um die Gewinnung wildwachsender Pflanzenprodukte handeln — in jedem Falle ist es gleich undenkbar, daß der weiße Mann mit seiner eigenen Arbeitskraft dem Boden die Ernte an Kakao, Kaffee, Baumwolle, Kopra, Agaven abringt, oder Kautschuk sammelt, Ölfrüchte bricht und preßt, Kopal gräbt u. dgl. m. Allenfalls mag er die Jagd betreiben, aber das Hochwild Afrikas wird über kurz oder lang der zoologischen Vergangenheit angehören, und was bedeutet selbst ein Produkt wie Elfenbein gegenüber dem Wirtschaftswert, den wir in Zukunft allein von der afrikanischen Baumwolle erwarten? Die ganze Produktion des tropischen Afrika beruht darauf, wie weit wir die Masse der Eingeborenen, denen gegenüber die Weißen ziffernmäßig nie etwas anderes als eine verschwindende und in ihren einzelnen Vertretern fort und fort wechselnde Minderheit bilden werden, zur freiwilligen Gütererzeugung, sei es durch Annahme von Arbeit auf unseren Pflanzungen, sei es durch die sogenannte Volkskultur, veranlassen können. So irrationell und verkehrt das Bestehenlassen einer Eingeborenen-

Zwischenwirtschaft in den subtropischen Weidegebieten Südafrikas erschien, so unumgänglich nötig zeigt sich die Einschaltung einer solchen in dieser oder jener Form für die wirtschaftliche Erschließung der Tropen.

Relativ nahe scheint es dem subtropischen Wirtschaftssystem noch zu kommen, wenn große eingeborene Arbeitermassen auf dem Plantagenbesitz des Weißen tätig sind, der sein Land entweder selber oder durch europäische Verwalter bewirtschaftet. Die Ähnlichkeit des Systems ist aber doch nur scheinbar. In Südafrika sind die Eingeborenen den Weißen zwar auch noch um ein Mehrfaches an Zahl überlegen, aber trotzdem steht das Verhältnis doch so, daß man sich unbedenklich das Ziel einer vollständigen Aufsaugung aller Farbigen durch den Bedarf an Hilfskräften stecken kann, der die Wirtschaft der Weißen normalerweise entwickelt oder einmal entwickeln wird. Dadurch allein ist ja auch die Möglichkeit zum schließlichen vollständigen Abbruch der bisherigen Stammesorganisation gegeben, soweit sich dieser Prozeß nicht schon vollzogen hat. (Natürlich kann diese Umwandlung nicht durch einen gewaltsamen Ruck vorweggenommen werden, wo die Verhältnisse noch nicht reif dazu sind. Für die Hereros z. B. muß eine Übergangsorganisation geschaffen werden, bis die Besiedlung so weit vorgeschritten ist, daß sie die ganze vorhandene Menge von Arbeitskräften aufnehmen kann.) Man braucht sich aber nur die Situation z. B. in Kamerun, Togo oder am Senegal, selbst schon in Angola und im deutschen Amboland, vorzustellen, um sofort zu sehen, daß in allen solchen Tropenkolonien mit den eingeborenen organisierten Stämmen als mit Dauertypen gerechnet werden muß. Auch die Plantagenarbeiter können aus dem Stammeszusammenhang, dem sie angehörten, nicht gelöst werden; d. h. es wird nicht gelingen, das Eingeborenenproblem, wie es in Südafrika im allgemeinen als — teilweise bereits verwirklichtes — Ziel aufgestellt werden muß, auch in den Tropen auf die Formel zu reduzieren, daß der Farbige als solcher lediglich als Angehöriger einer sozialen Klasse in Betracht komme. Der farbige Plantagenarbeiter wird nach Lage der Dinge im wesentlichen immer Kontrakt-, teilweise sogar bloßer Saisonarbeiter bleiben. Der Zustand, daß einzelne große Pflanzungen sich ihren Arbeiterstamm auf ihrem eigenen Grund und Boden in geschlossenen Dörfern ansiedeln und dauernd behalten, mag hier und da erstrebt, unter besonders günstigen Umständen auch einmal verwirklicht werden, aber zur Norm wird er sich wenigstens in absehbarer Zeit nicht entwickeln. Plantagen sind in dieser Beziehung ähnlich wie Minen zu beurteilen: Sie können sehr schwer zu einem perennierenden eingeborenen Arbeiterstamm gelangen, sondern bleiben in der Regel auf fortgesetzte und immer wiederholte Anwerbung angewiesen. Der Schwarze hat nun einmal nicht den Wunsch, dauernd zu arbeiten, zumal nicht in einem tropischen Klima, das ihm seinen Lebensunterhalt verhältnismäßig so sehr erleichtert. Zu intensiverer Arbeit, wie in den Pflanzungen und Bergwerken, ist er nur vorübergehend zu bringen, sei es, daß er einer Summe baren Geldes zum Weiberkauf, zum Schuldenbezahlen oder zur Steuerentrichtung bedarf, sei es, daß sein eigener Häuptling ihn dem weißen Unternehmer gegen ein besonderes Entgelt auf Zeit zur Verfügung stellt. So geschah es z. B. bisweilen bei den Ovambos. Dann aber kehrt der Arbeiter, sobald seine ausgemachte Zeit abgelaufen ist (wenn er nicht eigenmächtig früher ausreißt), in sein Dorf und zu seinem Stamm zurück, um den Ertrag seiner Arbeit zu genießen, und andere müssen an seine Stelle treten.

Digitized by Google

Um den Unterschied in der Frage der Eingeborenenarbeit zwischen Süd- und Äquatorialafrika recht zu verstehen, muß man sich namentlich auch die verschiedene Art der Arbeit hier und dort vergegenwärtigen. Auch Südafrika hat manche Gegenden (z. B. Natal und die benachbarten, dicht von Sulus bevölkerten Gebiete), in denen die Stammeszugehörigkeit noch so stark und das numerische Übergewicht der Eingeborenen so groß ist, daß in dieser Beziehung ganz ähnliche Arbeitsverhältnisse vorliegen wie in den tropischen Kolonien. Das sind aber regelmäßig Bezirke, in denen die Menge des Regenfalles und die dadurch bedingte Gelegenheit zu normalem Ackerbau sowohl die ursprüngliche Bevölkerungsdichte stark vermehrt, als auch das Verhältnis von Weiber- und Männerarbeit verschiebt. Die Schwarzen, die aus den Sululändern, aus Rhodesien, Nordtransvaal und Mozambique als Minenarbeiter nach Johannesburg gingen, verdienten dort in relativ kurzer Zeit so viel, daß sie sich in der Heimat ein oder zwei Weiber zur Feldbestellung oder eine Anzahl Milchvieh kaufen konnten, und damit mochte das Arbeitsproblem für den Rest ihres Lebens ihnen ziemlich gleichgültig werden, solange ihnen jene Vorbedingungen für ihren Unterhalt blieben. In der Steppenregion aber, zu der neun Zehntel von Südafrika gehören, besteht die Arbeit des Eingeborenen vor allen Dingen im Viehhüten und was dazu gehört; außerdem höchstens in Dienstleistungen als Hausgesinde, Wagenpersonal u. dgl. Diese Art von Tätigkeit ist erstens an sich weniger anstrengend und beschaulicher als z. B. Plantagenarbeit; zweitens entspricht sie vollständig den seit langer Zeit geübten Gewohnheiten der viehzüchtenden, halbnomadischen Bantus und Namas im deutschen wie im englischen Südafrika; drittens ist sie wie keine andere geeignet, dieselbe Herrschaft und dasselbe Dienstpersonal lange — die Erfahrung lehrt, daß es nicht selten durch Generationen der Fall ist — beieinander bleiben zu lassen. Die Natur des Landes macht den Eingeborenen Ackerbau in größerem Umfange und damit die Gewinnung des Lebensunterhaltes durch den bloßen Weiberkauf unmöglich; vielmehr zwingt sie jene, sobald der Besitz eines eigenen ausgedehnten Stammesgebietes und die Haltung massenhafter eigener Rinderherden in Wegfall kommen, zu dauernder Arbeitnahme bei den Weißen. Das ist in den Tropen nicht der Fall, und damit ist von vornherein eine prinzipiell verschiedene Basis für die Anschauung der gesamten Arbeiterfrage hier und dort gegeben.

Wir gingen vorhin von der Plantagenarbeit aus, als von derjenigen Nutzungsart, unter der man sich in weiteren Kreisen gewöhnlich den Hauptwert einer Tropenkolonie vorstellt. Eine solche Vorstellung trifft ganz oder zum größten Teil auch auf Kolonialländer, wie z. B. das holländische Ostindien, die Antillen oder Guayana, zu; für Afrika aber, selbst für die Äquatorialregionen, nur sehr bedingt und zum verhältnismäßig kleineren Teil, zumal in Zukunft. Für Plantagenkultur im gewöhnlichen Sinne kommen hier aus verschiedenen Gründen — unter anderm darf nicht vergessen werden, daß der regenreiche Küstensaum im Verhältnis zu der ganzen Landmasse nirgends breit ist und daß mit der durchgängigen Erhebung nach dem inneren Hochlande zu die Niederschläge, die für Plantagengewächse reichlich sein müssen, meist ganz bedeutend abnehmen — fast nur ausgesuchte Stücke in den küstennahen Gebieten in Betracht; das übrige, namentlich die inneren Hochländer, muß anders verwertet werden. Wie das zu erstreben sei, darüber herrscht an der Hand neuerer praktischer Erfahrungen,

namentlich vorzüglicher Erfolge der Franzosen in Senegambien mit dem Erdnußanbau, unter den kolonialen Sachverständigen wenig Zweifel mehr: Die sogenannte Eingeborenenkultur oder Volkskultur ist der richtige Weg. Damit aber enthält jenes Doppelproblem, das uns von Anfang an beschäftigt: Bodennutzung — Eingeborenennutzung, vollends ein neues Gesicht.

Die Volkskultur, so wie sie im Binnenlande (teilweise auch schon im Küstengebiet) der afrikanischen Kolonien zur Anwendung gelangen muß, um der kolonisierenden Nation eine rationelle Ausnutzung dieses Besitzes zu gewährleisten, ist an sich keine koloniale Neuheit; als ökonomisches Prinzip im großen verwirklicht oder erstrebt bedeutet sie aber doch eine Nutzungsmethode, wie sie erst mit der Einbeziehung der dichter bevölkerten Teile Äquatorialafrikas, namentlich des Inneren, in den Bereich der europäischen Kolonialherrschaft aufkommt. In ihrer Durchführung ist sie die typische Ausgestaltung des Systems einer eingeborenen Zwischenwirtschaft. Ein Vergleich mit zwei produktiv anders gearteten tropischen Kolonialgebieten, die gleichfalls eine starke eingeborene Bevölkerung aufweisen, wird die Sache deutlicher machen. Das britische Indien produziert außer den zur Ernährung seiner 300 Millionen farbiger Bewohner notwendigen Nahrungsmitteln noch für etwa 2 Milliarden Mark Ausfuhrartikel: Getreide, Tee und Kaffee, rohe, gesponnene und gewebte Baumwolle, sonstige tierische und pflanzliche Faserstoffe, Ölfrüchte, Opium, Zucker, Bauholz, Elfenbein, edle Mineralien usw. Alle diese Produkte werden hauptsächlich von den Indern selbst gewonnen; an ihrer Verarbeitung und Verfrachtung sind gleichfalls zum großen, wenn nicht zum größten Teil eingeborene Unternehmer, Kaufleute, Reeder beteiligt. Das indische Wirtschaftsleben als solches mit Export- und Importhandel war entsprechend der hohen Kulturentwicklung des Volkes auch schon vor der englischen Herrschaft vorhanden. Wenn es seitdem einen großen Aufschwung genommen hat, so entfällt viel davon natürlich auf die Beeinflussung durch das englische Kapital und den englischen Unternehmungsgeist; im wesentlichen aber ist dieser Aufschwung darauf zurückzuführen, daß ein Land von der Produktionsfähigkeit und der materiellen wie geistigen Kultur Indiens überhaupt an die allgemeine rapide Entwicklung, die sich namentlich während der letzten Jahrzehnte in allen an der Weltwirtschaft beteiligten Ländern vollzog, Anschluß erhielt. Auf einer so fortgeschrittenen Stufe ist die gedeihliche Entwicklung des Landes und der Produktion nur eine Frage der Kapitalzufuhr und des Ausbaus der Verkehrswege; alle übrigen Vorbedingungen, Intelligenz, wirtschaftliche Initiative in den oberen Schichten, Arbeitswilligkeit und intensive Arbeitsgewohnheit bei der Masse des Volkes, sind seit lange vorhanden und eingewurzelt. Nehmen wir als Gegenbild dazu ein tropisches Produktionsgebiet wie Brasilien, so zeigt sich die eingeborene indianische Bevölkerung dort nicht nur ursprünglich auf einer so tiefen Stufe des Kulturbesitzes und der Kulturbedürfnisse stehend, sondern auch derart entwicklungsunfähig, ja selbst physisch für die gewöhnlichste dauernde Arbeitsleistung unbrauchbar, daß mit ihr wirtschaftlich überhaupt nicht oder nur in ganz geringem Maße gerechnet werden kann. Brasilien mußte also, um den natürlichen Reichtum seines Bodens und seines Klimas ausnutzen zu können, dazu greifen, in den tropischen Landesteilen Negersklaven aus Afrika einzuführen und in den südlichen, gemäßigteren Provinzen die Besiedlung durch freie europäische Einwanderer mit allen Mitteln zu fördern. Auch jetzt

nach Aufhebung der Sklaverei könnte ohne die Neger, die nun freie Arbeiter sind, ohne die europäischen Kolonisten und deren Nachkommen und ohne das allmählich in einzelnen Gebieten sich immer mehr geltend machende italienische Saisonarbeitertum die Produktion des Landes in keiner Weise aufrechterhalten werden; mit anderen Worten also: um sie hervorzubringen, mußten die Arbeitskräfte erst von Übersee her importiert werden.

Mitten inne zwischen diesen beiden Extremen eines Eingeborenen-Wirtschaftslebens, wie sie Indien und Brasilien ursprünglich darstellten, liegen die Verhältnisse in den für die sogenannte Volkskultur bestimmten afrikanischen Kolonien. Gleich dem tropischen Asien und dem tropischen Amerika sind auch sie für die direkte physische Arbeitsleistung des Europäers unzugänglich, aber sie haben eine verhältnismäßig dichte und arbeitskräftige einheimische Bevölkerung, die über die ersten Anfänge der Urproduktion hinaus ist und vielfach schon geistig und wirtschaftlich die Stufe einer gewissen Halbkultur erreicht hat. Man irrt, wenn man sich die Bewohner des Sudan, von Togo, Nigeria, Dahome, Kamerun als vollkommen kulturlose Barbaren vorstellt. Das können sie schon aus dem Grunde nicht sein, weil sie meist Ackerbauvölker sind. Selbst die heidnischen Feldhereros, die vom Ackerbau kaum etwas wußten, waren keineswegs in ihrer Vorstellungswelt und in ihrem täglichen Leben ohne einen gewissen Kulturbesitz; um wieviel entwickeltere Verhältnisse aber in jeder Beziehung auftreten, sobald ein afrikanisches Volk Ackerbau treibt, das lehrt ein Vergleich zwischen den Hereros und ihren nächsten, eng verwandten Nachbarn, den Ovambos.

Wenn der Hindu seit zahllosen Generationen an die Arbeit als an sein selbstverständliches Los gewöhnt ist, der Indianer am Amazonas und Paraguay überhaupt nicht weiß und unfähig zu begreifen ist, was arbeiten heißt, so kann man von dem ackerbauenden Neger Afrikas sagen, daß er die Arbeit zwar nichts weniger als liebt, daß er sie aber kennt, daß er physisch leistungsfähig ist und daß er vor allen Dingen weiß, daß Arbeit für ihn einen Gegenwert hat: Geld, Nahrung, Kleidung, Schmuck, Genußmittel usw. Ihm gegenüber handelt es sich also für den europäischen Kolonisator darum, den toten Punkt zu überwinden, auf dem sich die natürliche Trägheit und das Verlangen nach jenen guten Dingen sozusagen das Gleichgewicht halten. Diese Aufgabe muß aber von zwei Seiten her angegriffen werden: von einer wirtschaftlich-pädagogischen und von einer politischen. Um zunächst den letzteren Gesichtspunkt zu behandeln, so kann man ihn in Kürze definieren als die Notwendigkeit einer Emanzipation der einzelnen Stammesangehörigen von dem teilweise tyrannischen, regelmäßig aber bedeutenden Einfluß der Häuptlinge, die sich innerhalb des islamischen Einflußgebiets auch als Sultane bezeichnen lassen, und der Zauberpriester. Innerhalb der jetzigen politischen und religiösen Organisation der Stämme haben es die Häuptlinge und Priester in der Hand, sich von dem Arbeitsertrage ihrer Leute einen größeren oder geringeren Teil anzueignen und mit diesem Besitz ihre Machtmittel zu vermehren und ihren Einfluß zu stärken. Ein Beispiel für die politische Gefahr, die daraus entstehen kann, bietet die Praxis der allerdings mit einer besonders despotischen Macht ausgestatteten Ovambohäuptlinge. Diese vermieten ihre Untertanen sogar in die Ferne als Arbeiter, z. B. in Südwestafrika für den Bau der Swakopmunder Mole, für die Otavibahn, für Minenbetrieb und sonst. Dafür erhalten sie 1. gewöhnlich eine Vergütung von dem Unternehmer, der die Leute anwirbt, und 2. müssen ihnen diese selbst

einen Teil ihres Lohnes abliefern. Mit den so erworbenen Mitteln, wozu noch zwangsweise innerhalb des Stammes erhobene Kontributionen an Vieh kamen, hat der Häuptling Nechale von Ost-Ondonga mehrere hundert Henry Martini-Gewehre gekauft und damit im Januar 1904 den bekannten Angriff auf den deutschen Grenzposten Amatoni ausführen lassen. Nur die glänzende Verteidigung der kleinen Besatzung bewahrte die Kolonie damals vor der Vereinigung eines großen Ovamboeinfalls mit dem Hereroaufstand. Wenn auch die schärfere Kontrolle des Waffen- und Munitionshandels in den deutschen, englischen und französischen Besitzungen einen so krassen Fall kaum ermöglichen wird, so bleibt die Gefahr doch immer bestehen, daß die Häuptlinge aus den ihnen reichlicher zufließenden Mitteln eine besondere Anhängerschaft unterhalten und nach Möglichkeit bewaffnen können — ein Element der Unruhe, das bei einem Zusammentreffen sonst ungünstiger Umstände nur zu gefährlich werden kann. Vorausgesetzt also, daß es gelingt, die Eingeborenen zu einer Steigerung ihrer Arbeitsleistung innerhalb desjenigen Produktionskreises zu bringen, der ihrer selbsttätigen Wirtschaft zugänglich ist, so muß eine vorsichtige Kolonialpolitik gleichzeitig von vornherein darauf bedacht sein, daß sich aus der mit dem Arbeitsertrage steigenden Wohlhabenheit der einheimischen Produzenten nicht die Gefahr entwickelt, daß daraus auch die Mittel zur politischen Widersetzlichkeit genommen werden können. Um das zu vermeiden, gibt es, wenn man nicht das ganze Land mit einem Netz kostspieliger militärischer Besatzungen überziehen will, nur ein Mittel: möglichst durchgeführte Dezentralisation innerhalb der eingeborenen Stämme, d. h. Beseitigung der Häuptlingschaften. So war es z. B. zweifellos richtig, daß kürzlich beim Tode des sogenannten Kapitäns der Bastards von Rehoboth in Südwestafrika die Kapitänschaft abgeschafft und die Regelung der inneren Angelegenheiten auf den unter Vorsitz des Distriktschefs sich versammelnden „Rat" des Stammes übertragen wurde. Ganz ohne einheimische Hilfskräfte kann in einer stärker bevölkerten Tropenkolonie nicht regiert werden; als solche Hilfskräfte und zugleich als verantwortliche Bürgen für ihre Leute sollten aber nur die Dorfvorsteher benutzt werden. Zwischen diesen und den weißen Verwaltungsbehörden kann eine weitere eingeborene Autorität, die, wie die Häuptlingsmacht, einen ganzen Komplex von Dorfschaften umfaßt, nur vom Übel sein, und sie muß zur direkten Gefahr werden, wenn das Anwachsen ihrer Mittel Schritt hält mit der Vermehrung des allgemeinen Arbeitsertrages im Lande. Was endlich die von den Zauberpriestern drohende Gefährdung der Ruhe betrifft, so hat deren Rolle bei der Entstehung des jüngsten Aufstandes in Ostafrika wohl genügende Klarheit geschafft.

Die politische Vorbedingung für den Ausbau der kolonialen Produktion durch das System der Eingeborenen-Zwischenwirtschaft ist also die Unschädlichmachung der Häuptlingschaft. Dies vorausgesetzt, wird man sich unter den einheimischen Stämmen zunächst natürlich die vorgeschrittensten aussuchen. Die hauptsächlichsten Gegenstände der Volkskultur werden Artikel wie Erdnüsse, Baumwolle, Palmöl oder Palmfrüchte, Kola und ähnliche Produkte sein, die relativ einfache Kulturbedingungen aufweisen. Kakao-, Kaffee- und Tabaksplantagen oder die Anlage von Kautschuk- und Cinchonapflanzungen wird man von der Eingeborenenwirtschaft auch bei aller Anleitung nie in rationeller und lohnender Weise erwarten können, weil dazu viel zu viel methodische Sorgfalt und direkt tropenwissenschaftliche Bildung, zum Teil auch große maschinelle

Einrichtungen gehören. Gegenwärtig bemüht sich das Kolonialwirtschaftliche Komitee, wie es scheint mit entschiedenem Erfolge, um die Einführung des Baumwollenbaues als Volkskultur in Ostafrika und Togo — hier auch noch unter dem besonderen Gesichtspunkt, daß Baumwollenplantagen in Großbetrieb mit europäischem Kapital und unter direkter europäischer Leitung für jetzt wahrscheinlich nicht lohnen würden. Das praktische Vorgehen des Komitees in dieser Frage kann als Beispiel für die Ausbreitung der Volkskultur überhaupt dienen. Durch Einrichtung von besonderen Baumwollenkulturschulen, Ausgabe von Saatgut, Anwerbung sachverständiger (zum Teil farbiger) Lehrkräfte für die Eingeborenen aus Ländern eines hochentwickelten Baumwollenbaues, durch Aufstellen von Maschinen zum Reinigen und Pressen, Verbesserung der Verkehrswege, schließlich durch Vermittlung einer vorläufigen Garantie für Preis und Abnahme eines Produkts von bestimmter Qualität hat das Komitee in Wirklichkeit Bedeutendes geleistet, um der Ausbreitung des Baumwollenbaues als einer Eingeborenen-Volkskultur Bahn zu schaffen. Dafür, daß tatsächlich ein richtiger Weg eingeschlagen wird, ist es u. a. auch ein Beweis, wenn in englischen Kreisen das Vorgehen des deutschen Komitees für das westafrikanische Kolonialgebiet nicht nur große Beachtung, sondern auch direkte Nachahmung gefunden hat. Als das wichtigste vorläufige Ergebnis der — in Togo am weitesten vorgeschrittenen — Arbeit des Komitees muß aber die Erbringung des Nachweises bezeichnet werden, daß zum mindesten die vorgeschrittneren westafrikanischen Stämme einer Beeinflussung im Sinne erhöhter produktiver Arbeitsleistung für eigene Rechnung und zum eigenen Nutzen der Arbeitenden durchaus zugänglich sind. Diesen Beweis volkspädagogischer Wirksamkeit liefert schon jetzt die tatsächliche Ausdehnung des Baumwollenanbaues der Eingeborenen in den vom Kolonialwirtschaftlichen Komitee bearbeiteten Gebieten.

Denken wir uns den Baumwollenbau als Volkskultur der west- und ostafrikanischen Neger so weit gefördert, daß die Produktion dieser Gebiete wirklich Einfluß auf den Weltmarkt, selbst nur in dem Sinne eines Regulators für die Preisbildung durch den Ernteausfall und die Börsenspekulation in Amerika, zu gewinnen anfängt; denken wir uns Fortschritte wie die, welche die Erdnußkultur im französischen Senegalgebiet, gleichfalls durch Verstärkung des Anbaues der Eingeborenen, gemacht hat, auch auf Artikel von der weltwirtschaftlichen Wichtigkeit des Palmöls, der Kopra und ähnlicher Bodenprodukte übertragen; denken wir uns, daß eine wirklich bedeutende, auf diejenigen Teile Afrikas, die der direkten Bewirtschaftung durch Weiße vorläufig unzugänglich sind, entfallende Produktionssteigerung der Eingeborenenarbeit sich in einem entsprechenden Wachsen des Konsums eben dieser Eingeborenen an europäischen Waren umsetzt, d. h. daß der Steigerung der Ausfuhr eine entsprechende Steigerung der Einfuhr nach den Kolonien parallel geht — dann haben wir die Grundlinien des Bildes, das diese Teile Afrikas nach Durchführung des Systems der Volkskultur in wirtschaftlicher Beziehung darbieten werden.

Die Grenzen der Plantagenkultur, bei der sich Grund und Boden im unmittelbaren Besitz der Weißen befinden, werden räumlich gegenüber der zwischenwirtschaftlichen Eingeborenenkultur übrigens keine festen und dauernden sein. Ihre Verschiebung, die Ausbreitung der einen, das Zurückweichen der anderen Methode werden in der Hauptsache durch Fragen der Rentabilität bedingt sein. Neben den

klimatischen Faktoren werden die Entwicklung der Verkehrswege, die Kosten für die Beschaffung eingeborener Arbeiter, nicht zuletzt auch die Steuerpolitik der Regierung einen bestimmenden Einfluß auf das materielle Verhältnis der beiden wirtschaftlichen Nutzungsarten ausüben. Auch Misch- und Übergangsformen sind zwischen ihnen denkbar. Aber mögen die Ergebnisse nach der einen wie nach der anderen Seite sich gestalten, wie sie wollen, mögen sie vielleicht schon in naher, absehbarer Zeit einen ausgesprochen günstigen Charakter annehmen: nie darf die Beurteilung und die praktisch olonisatorische Leitung aller Verhältnisse in einem derartigen Kolonialgebiet das eine beherrschende Prinzip aus dem Auge verlieren, daß die afrikanischen Kolonien nicht um ihrer selbst, nicht um der Eingeborenen willen da sind, sondern ganz und gar um der weißen Völker willen, die sie in Besitz genommen haben. Daß in den Tropen der Grundbesitz der Eingeborenen der Hauptsache nach bestehen bleibt; daß die Stammesgliederung, die Siedlung in eigenen Dorfschaften und damit ein gewisses Maß von Selbstverwaltung der einzelnen Gemeinden geduldet wird; daß wir im Gegensatz zu Südafrika auf die Durchführung des einheitlichen Systems persönlicher Dienstbarkeit aller Farbigen gegenüber den Angehörigen der weißen Rasse von vornherein verzichten — das alles sind lediglich notwendige Konzessionen, die aus der Verschiedenheit der klimatisch-physikalischen Verhältnisse, der Bevölkerungsziffer, der Lebensmöglichkeiten für Weiße und Eingeborene und der allgemeinen Wirtschaftsmethoden folgen. Was die Frage des Rechtes der Eingeborenen auf ihr Land, auf ihren Besitz, auf eine eigene fortschrittliche Entwicklung u. dgl. betrifft, so kann die Antwort grundsätzlich hier nicht anders lauten als vorher: ein Recht der Eingeborenen, welches nur um den Preis verwirklicht werden könnte, daß die Entwicklung der weißen Rasse darüber an irgend einem Punkte verkümmern müßte, existiert nicht. Die Idee, daß die Bantus, die Neger und die Hottentotten in Afrika ein Recht darauf hätten, nach ihrer eigenen Façon zu leben und zu sterben, selbst wenn darüber unzählige Existenzen bei den Kulturvölkern Europas in einem proletarischen Kümmerdasein stecken bleiben, anstatt daß sie durch eine Vollausnutzung der Produktionsfähigkeit unseres Kolonialbesitzes sowohl selbst zu einem reicheren Dasein emporsteigen, als auch den Gesamtbau der humanen und nationalen Wohlfahrt freier in die Höhe richten helfen (sei es in Afrika, sei es in Europa) — diese Idee ist absurd. Allerdings erfordert die ideale Durchführung dieses Standpunktes in der praktischen Kolonialpolitik neben der konsequenten Einsicht in das Wesen der historischen Gerechtigkeit im Dasein der Völker und Rassen auch ein hohes Maß von Gefühl für diejenige ethische Verantwortlichkeit, die eine höherstehende Rasse auch gegenüber dem minder zur Entwicklung gelangten Typus der eigenen Gattung unter allen Umständen behält.

So allein wird es auch möglich sein, in der Frage des sogenannten Arbeitszwanges gegenüber den Schwarzen zu bestimmten Grundsätzen zu gelangen. Um diesen Zwang handelt es sich überall dort, wo der Kulturstand und die Bedürfnisse der Eingeborenen so niedrig entwickelt sind, daß ihnen die durch geregelte Tätigkeit zu erwerbenden Güter als gar kein genügender Anreiz zur freiwilligen Übernahme von Arbeit erscheinen. Ohne direkten Zwang wäre es z. B. überwiegend nicht möglich, die Kongoneger zum Einsammeln von Kautschuk in der großen Urwaldregion zu bewegen. Aus dieser Wurzel entspringen dann naturgemäß, sobald humane Erwägungen (in diesem Falle

allerdings auch die tiefere wirtschaftspolitische Einsicht) schlechthin ausgeschaltet werden, derartige Zustände, wie sie unter dem Namen der Kongogreuel zu einer trotz aller mit untergelaufenen tedenziösen Übertreibungen immer noch beklagenswerten Notorietät gelangt sind. In manchen Gegenden des tropischen Afrika hängen aber auch die Entwicklung der Mineninduſtrie oder des Plantagenbaues daran, ob und durch welche Mittel die Eingeborenen im Notfall zu zwangsweiser Arbeitsleistung angehalten werden können — so z. B. in Rhodesien und teilweise in Ostafrika. Zweifellos ist unter solchen Verhältnissen die Frage, ob die weiße Rasse als solche ein Zwangsrecht in Anspruch nehmen kann, prinzipiell und praktisch zu bejahen. Wenn die weißen Kolonisatoren es dabei zu Zuständen gelangen lassen, wie sie im 16. Jahrhundert auf den spanischen Antillen herrschten oder heute im französischen und belgischen Kongo bestehen, so bedeuten diese eben in gleichem Maße eine Verurteilung des humanen Bewußtseins wie der wahrsten organisatorischen Fähigkeit dieser Art Kolonialpolitik. In solchen und in allen ähnlichen Umständen das richtige Maß und die richtigen Mittel zu finden, ist gleichmäßig eine Frage der kolonialpolitischen Intelligenz und Erfahrung wie der sittlichen Reife und des sittlichen Taktes. Man kann sagen, daß diese Reife jedenfalls überall dort fehlt und daß der Erweis für das bessere Recht der eigenen Rasse überall dort in Frage gestellt scheint, wo die bloße Brutalität und die Zügellosigkeit der rohen materiellen Übermacht — Dinge, die sich als Einzelerscheinung in Afrika so wenig werden aus der Welt schaffen lassen wie in den Ländern der weißen Rasse — zu typischen Kennzeichen der „Kolonisierung" unter den Eingeborenen werden.

Es ist nicht schwer zu sehen, welcher Art und von welcher Bedeutung unter diesen allgemeinen Voraussetzungen die Stellung der christlichen Missionen sein muß, deren Arbeit übrigens in West- wie in Ostafrika schon durch das früher oder später unvermeidliche Zusammentreffen mit dem Islam einen ganz besonderen Einschlag erhält. Auch der Islam missioniert, und er tut es bisher auf seine Weise gründlicher und mit unvergleichlich größerem Erfolge als die christlichen Religionsgesellschaften. An ihm, nicht an der Überwindung des Heidentums, werden diese in Afrika ihre eigentliche Kraftprobe zu leisten haben, aber diese Wendung ist noch einer — allerdings kaum mehr fernen — Zukunft vorbehalten. Das prinzipielle Problem für die Mission unter den Eingeborenen als solchen ist im tropischen Afrika genau dasselbe wie im Süden des Erdteils: sie hat sich mit der ebenso großen wie unausweichlichen Schwierigkeit abzufinden, daß sie den Völkern ihrer Arbeit das Gut der evangelischen Verkündigung bringen will und muß und daß sie dabei den Inhalt dieses Gutes gegenüber dem, was die Missionare selbst für sich daran besitzen, in einer Weise zu reduzieren hat, die der Aufnahme- und Bewährungsfähigkeit der niederen Rasse entspricht. Man kann, selbst bei aller schuldigen Hochachtung vor dem Opfermut, der Selbstverleugnung und der geleisteten Arbeit unserer Missionare, nicht behaupten, daß die Erkenntnis von der Natur und der ganz besonderen Schwierigkeit dieses Problems bereits ein Gemeingut der Mission geworden sei und daß das Schlüsselwort für den wirklichen Erfolg ihrer afrikanischen Arbeit — erst Disziplin, dann Lehre — grundsätzlichen Eingang gefunden hätte. Trotzdem aber wird die Einigung auf diesem Gebiet am letzten Ende gefunden werden, weil sie gefunden werden muß. Mag man der Mission und ihren Erfolgen,

so wie sie jetzt sind, vielfach auch noch so kritisch gegenüberstehen — die Idee, für die Kolonisierung Afrikas auf ihre Mitwirkung überhaupt verzichten zu wollen, kann nur einem Defekt oder einer starken Einseitigkeit kolonialen Verständnisses entspringen.

Die politische Verwaltung, die wirtschaftliche Nutzung und die religiöse Missionierung der Kolonien sind ihrem Wesen nach, wenn jedes seine Aufgabe richtig versteht, nicht dazu bestimmt, gegeneinander oder auch nur beziehungslos nebeneinander zu arbeiten, sondern miteinander: in Erkenntnis und in Achtung ihrer gegenseitigen Grenzen, aber auch in der Gemeinsamkeit des Bewußtseins, daß der Unterschied der Rassen für sie alle, wenn auch in verschiedener Art, ein Ausgangspunkt der inneren Orientierung am Werk ist. Dieser Grundsatz muß allerdings bei aller kolonialen Arbeit fest, ganz fest stehen; sonst ist eine Verständigung nicht möglich.

Wer für die Eingeborenen Afrikas auf irgendwelche Weise das gleiche oder ein nahe verwandtes Ziel ihrer inneren wie äußeren Entwicklung vorsieht wie für die Weißen, der gehört, mag ihm seine Überzeugung noch so sehr Gewissenssache sein, innerhalb der historischen Auseinandersetzung der Rassen nicht auf unsere, sondern auf die andere Seite. Er hat sich also auch nicht darüber zu beklagen, wenn er von uns gemäß unserer entgegengesetzten moralischen Überzeugung und gemäß unserer stärkeren Autorität behandelt wird.

In der Rassenfrage gehören wahres Wohlwollen und bewußte Strenge zusammen. Wer ihr Maß richtig auszuteilen versteht und wer die Einsicht und die Charakterstärke zugleich besitzt, den verschiedenartigen Sinn des Begriffs der Gerechtigkeit gegenüber der weißen und der eingeborenen Rasse durch seine Persönlichkeit als eine lebendige und organisatorische Einheit zur Darstellung zu bringen — der wird auch das sittliche Recht der afrikanischen Kolonisation beweisen, indem er es verkörpert.

Paul Rohrbach,
vormals Ansiedlungskommissar für Südwestafrika.

Vorbereitungen für die zweite Haager Friedenskonferenz.

Nachdem sich in letzter Zeit Parlament und Presse häufiger mit den Fragen beschäftigt haben, welche auf der nächsten Haager Konferenz voraussichtlich zur Erörterung kommen werden, ist es von Interesse festzustellen, welchen Standpunkt die Wissenschaft zu ihnen einnimmt. Besondere Beachtung verdienen die Beschlüsse und Verhandlungen des Institut de Droit International zu Gent im September und der International Law Association in Berlin im Oktober 1906. Während indessen die letztere Gesellschaft erst verschiedene Fragen durch Vorträge und Diskussion zu klären versucht hat, ohne endgültig Stellung zu nehmen, ist das Institut bereits zur Formulierung seiner Forderungen und Wünsche geschritten, von denen folgende vier das maritime Interesse berühren:

Kriegserklärung — Radiotelegraphie — Neutralität — Minen.

Die Beschlüsse sind nachstehend im französischen Wortlaut wiedergegeben:

1. Kriegserklärung.

Déclaration de Guerre.

Résolutions.

1. Il est conforme aux exigences du droit international à la loyauté que les nations se doivent dans leurs rapports mutuels, ainsi qu'à l'intérêt commun de tous les États, que les hostilités ne puissent commencer sans un avertissement préalable et non équivoque.

2. Cet avertissement peut avoir lieu soit sous la forme d'une déclaration de guerre pure et simple, soit sous la forme d'un ultimatum dûment notifiés à l'adversaire par l'État qui veut commencer la guerre.

3. Les hostilités ne pourront commencer qu'après l'expiration d'un délai suffisant pour que la règle de l'avertissement préalable et non équivoque ne puisse être considérée comme éludée.

Vœu.

L'institut de droit international émet le vœu que les États s'inspirent des principes qui précèdent dans leur conduite et pour la conclusion des conventions internationales.

oder kurz ausgedrückt:

1. Keine Feindseligkeiten ohne Kriegserklärung,
2. letztere entweder als einfache Erklärung oder als Ultimatum,
3. Beginn der Feindseligkeiten erst nach angemessener Benachrichtigungsfrist.

2. Radiotelegraphie.

Régime international de la Télégraphie sans fil.

Dispositions préliminaires.

Art. 1. — L'air est libre. Les États n'ont sur lui, en temps de paix et en temps de guerre, que les droits nécessaires à leur conservation.

Art. 2. — A défaut de dispositions spéciales, les règles applicables à la correspondance télégraphique ordinaire le sont à la correspondance télégraphique sans fil.

Première Partie.

État de paix.

Art. 3. — Chaque État a la faculté, dans la mesure nécessaire à sa sécurité, de s'opposer, au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales, et aussi haut qu'il sera utile, au passage d'ondes hertziennes, que celles-ci soient émises par un appareil d'État ou par un appareil privé placé à terre, à bord d'un navire ou d'un ballon.

Art. 4. — Au cas d'interdiction de la correspondance par la télégraphie sans fil, le gouvernement devra aviser immédiatement les autres gouvernements de la défense qu'il édicte.

Seconde Partie.

État de guerre.

Art. 5. — Les règles admises pour le temps de paix sont, en principes, applicables au temps de guerre.

Art. 6. — Sur la haute mer, dans la zone qui correspond à la sphère d'action de leurs opérations militaires, les belligérants peuvent empêcher les émissions d'ondes, même par un sujet neutre.

Art. 7. — Ne sont pas considérés, en principes, comme espions de guerre mais doivent être traités comme prisonniers de guerre, s'ils sont capturés, les individus qui, malgré la défense du belligérant, se livrent à la transmission ou à la réception des dépêches par télégraphie sans fil entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire belligérant. Il doit en être autrement si la correspondance est faite sous de faux prétextes. Les porteurs de dépêches transmises par la télégraphie sans fil sont assimilés à des espions lorsqu'ils emploient la dissimulation ou la ruse.

Les navires et les ballons neutres qui, par leurs communications hostiles avec l'ennemi, peuvent être considérés comme s'étant mis à son service, pourront être confisqués ainsi que leurs dépêches et leurs appareils. Les sujets, navires et ballons neutres, s'il n'est pas établi que leur correspondance était destinée à fournir à l'adversaire des renseignements relatifs à la conduite des hostilités, pourront être écartés de la zone d'opérations et leurs appareils saisis et séquestrés.

Art. 8. — L'État neutre n'est pas obligé de s'opposer au passage au-dessus de son territoire d'ondes hertziennes destinées à un pays en guerre.

Art. 9. — L'État neutre a le droit et le devoir de fermer ou de prendre sous son administration l'établissement d'un État belligérant qu'il avait autorisé à fonctionner sur son territoire.

Art. 10. — Toute interdiction de communiquer par la télégraphie sans fil, formulée par les belligérants, doit être immédiatement notifiée par eux aux gouvernements neutres.

Artikel 2 würde, nachdem die internationale Regelung der Radiotelegraphie im Oktober v. Js. in Berlin stattgefunden hat, fortfallen können.

3. Neutralität.

Neutralité.

Résolutions.

1. L'État de neutralité est la situation des nations qui, pendant que d'autres se font la guerre, demeurent en paix avec chacun des belligérants.

2. a) Les droits des neutres, fondés dans leur prétention légitime d'être respectés dans leur indépendance et leurs relations pacifiques, tant qu'ils observent leurs devoirs de neutralité, se rapportent tous aux prérogatives de souveraineté territoriale et de représentation envers l'étranger appartenant à l'État neutre (Titre II, section I et II) ainsi qu'à la liberté du trafic pacifique appartenant aux nations neutres (Titre II, section III).

b) Les devoirs des neutres fondés dans leur obligation de se tenir en dehors de la guerre, sauf les exigences de la légitime défense, se rapportent tous à ceux qui incombent à l'État neutre, d'après ce qu'établit le titre III, section I ci-dessous, de s'abstenir de toute immixtion dans les hostilités et autres actes de guerre, ainsi qu'à ceux qui incombent à l'État neutre d'empêcher dans les limites prévues par le titre III, section II, que son territoire ne serve de base aux opérations et d'observer entre les parties belligérantes une stricte impartialité.

3. Les devoirs de la neutralité pour l'État neutre prennent cours du moment qu'il a eu connaissance de l'ouverture des hostilités.

4. Sont interdits l'entrée des forces de terre et de mer des belligérants dans les territoires neutres et l'usage de ceux-ci dans des buts de guerre.

5. Le droit d'asile neutre est le droit de l'État neutre de donner, dans les limites de sa juridiction, retraite à ceux qui cherchent un refuge contre les calamités de la guerre.

6. a) L'asile neutre peut, sous les conditions déterminées ci-après, être accordé: aux forces belligérantes ou aux personnes et aux choses y appartenant, soit en vertu de conventions formelles, soit dans les cas suivants de nécessité: a) aux fuyards, blessés, malades et naufragés (art. 9, 10); b) aux navires et équipages en détresse (art. 11).

b) Les prisonniers de guerre deviennent libre par le seul fait de se trouver sur le territoire neutre.

c) L'État neutre décide, s'il y a lieu, d'accorder l'asile et il en fixe les conditions.

7. (L'article 9. — a) du projet est réservé.)

b) L'État neutre peut exiger de l'État belligérant, dont il a entretenu des réfugiés, le remboursement des frais.

8. L'État neutre peut donner asile aux blessés, malades et naufragés des belligérants; il devra, à moins d'un arrangement contraire avec les États belligérants, les garder de manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de guerre.

9. (L'article 11. — a) du projet est réservé.)

b) Les prisonniers de guerre, le butin et les prises arrivés en port neutre avec un navire belligérant ainsi admis à l'asile, ne peuvent, à moins que cela n'ait été d'avance une condition de l'admission, lui être enlevés tant que les prisonniers et le butin restent à bord et les prises à la remorque. Dans le cas contraire les prisonniers sont libres; le butin débarqué et les prises séparées du navire, non encore devenus propriété du preneur selon le droit de la guerre, restent à leur propriétaires, tandis que ceux dont la propriété était légitimée sont compris dans l'asile du navire, à moins que l'introduction de butin et de prises légitimés ne soit défendue par la législation nationale.

(Les articles 12 à 18 du projet sont supprimés).

Sehr auffallend ist, daß im Gegensatz zu der bisher gültigen Rechtsauffassung den Schiffen der Kriegführenden nur dann noch Asyl gewährt werden soll, wenn sie

sich in Not befinden, während früher allgemein nur der Satz galt: „Neutrales Gebiet darf nicht als Basis maritimer Operationen von den Kriegführenden benutzt werden."

4. Minen.

Réglementation internationale de l'usage des mines sous-marines et des torpilles automatiques.

Résolutions. (Texte provisoire).

1. Il est interdit de poser en pleine mer des mines fixes ou flottantes.

2. Les belligérants peuvent poser des mines dans leur eaux territoriales ou dans celle de l'ennemi, à l'exception de mines flottantes ou de mines fixes susceptibles de causer, par leur déplacement, un danger pour la navigation en dehors des eaux des belligérants.

3. a) Il en est de même des États neutres qui voudraient placer dans leurs eaux des engins pour empêcher la violation de leur neutralité.

b) Mais les États neutres ne peuvent placer de telles mines dans le passage des détroits qui conduisent dans une mer ouverte.

4. L'obligation de la notification incombe à l'État belligérant aussi bien qu'à l'État neutre.

5. La violation de l'une des règles qui précèdent entraîne la responsabilité de l'État fautif.

Von der in diesen Bestimmungen niedergelegten Auffassung weicht der in der International Law Association gehaltene Vortrag des Professors Dr. v. Martitz in einem wichtigen Punkte ab: er bezeichnet das Legen von verankerten Minen im offenen Meer als erlaubtes Kriegsmittel. Er sagt hierüber etwa Folgendes: „Die Auslegung von Seeminen stationärer, wesentlich zu Verteidigungszwecken bestimmter, durch Verankerung in einer gewissen Tiefe unter der Wasserfläche festgehaltener Sprengkörper — im Gegensatz zu dem ein Geschoß darstellenden Torpedo — ist nach den bestehenden Völkerrechtsgebräuchen kein verbotenes Kriegsmittel. Das Recht der Meeresfreiheit steht seiner Verwendung nicht entgegen; denn das Weltmeer ist den Belligerenten für die Ausübung militärischer Feindseligkeiten gegen den Kriegsgegner nicht minder offen als den Neutralen für den friedlichen Seeverkehr. Begeben sich neutrale Schiffe wissentlich in die Nähe einer durch unterseeische Minen gefährdeten Seezone, so handeln sie auf eigene Gefahr."

5. Freiheit des Privateigentums auf See.

Eine wichtige Frage, die namentlich in der englischen Presse seit längerer Zeit lebhaft erörtert wird, ist die der Freiheit des Privateigentums auf See.

Das Institut de Droit International hat zu ihr nicht Stellung genommen, dagegen hat auf der Konferenz der International Law Association Sir William Rann Kennedy einen Vortrag über „The exemption of private property at sea from capture in time of war" gehalten, der in der „Law Magazine and Review" vom November 1906 veröffentlicht ist. Da der Vortragende, ohne selbst Stellung zu nehmen, die Gründe für und wider darlegt und einen guten Überblick gibt, mag der Inhalt im folgenden kurz wiedergegeben werden:

Wenn man auch die Fortschritte, welche die internationalen Schiedsgerichte in den letzten 40 Jahren gemacht haben, freudig begrüßen wird, so muß man sich doch

stets vor Augen halten, daß auch in Zukunft mit Kriegen gerechnet werden muß; die kühle Atmosphäre des Friedens fördert am besten die Diskussion über Fragen des Seekriegsrechts. Dabei muß man scharf unterscheiden zwischen reinen Rechtsfragen und solchen, welche der hohen Politik zur Entscheidung überlassen werden müssen. Die International Law Association stellt sich nur die Aufgabe, durch Klärung der Fragen zur Verbesserung des Rechts beizutragen und damit den Interessen der Humanität zu dienen.

Während nach der Pariser Deklaration die neutrale Flagge das feindliche Gut deckt, ist es zweifellos Kriegsrecht, solches Gut mit dem feindlichen Schiff wegzunehmen und die Besatzung zu Gefangenen zu machen. Das prisengerichtliche Verfahren findet nur statt, um festzustellen, ob die Wegnahme gesetzmäßig war, besonders soll es eine Versicherung gegen die Verletzung neutraler Rechte sein. Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß feindliche Schiffe und feindliches Gut mit ihrer Wegnahme in den Besitz des Kaptors übergehen und daß es deshalb gesetzlich ist, unter Umständen die Prise zu zerstören, anstatt sie aufzubringen. Solche Umstände sind: Stürmisches Wetter und mangelnde Seefähigkeit der Prise, die drohende Gefahr der Wiederwegnahme durch den Feind, die große Entfernung eines Hafens, in den die Prise gebracht werden kann, und die Unmöglichkeit, eine Besatzung für die Prise abzugeben. Hospitalschiffe und Schiffe auf wissenschaftlichen Expeditionen sind frei von der Wegnahme, Hochseefischereifahrzeuge dagegen nicht, wenn man auch annehmen kann, daß sie heutzutage nicht mehr weggenommen werden. Ebenso kann man darauf rechnen, daß Handelsschiffen, die beim Ausbruch des Krieges im feindlichen Hafen liegen, eine Frist gewährt werden wird.

Nachdem der Verfasser an die vorstehende Darlegung der augenblicklichen Rechtsverhältnisse noch einen geschichtlichen Rückblick geknüpft hat, geht er zu seiner eigentlichen Aufgabe über, die Gründe für und wider die Abschaffung des Seebeuterechts zu erörtern.

Zuerst erwähnt er kurz die Vorgeschichte der Bewegung für die Freiheit des Privateigentums; sie ist von Franklin ausgegangen und seitdem in erster Linie von den Vereinigten Staaten vertreten; 1856 machten diese ihre Zustimmung zur Pariser Deklaration von der befriedigenden Lösung dieser Frage abhängig, und 1899 im Haag machte Mr. White als Vorsitzender der amerikanischen Delegierten den Vorschlag:

„The private property of all citizens or subjects of the signatory Powers, with the exception of contraband of war, shall be exempt from capture or seizure on the high seas or elsewhere by the armed vessels or military forces of the said signatory Powers. But nothing herein contained shall extend exemption from seizure to vessels and their cargoes which may attempt to enter a port blockaded by the naval forces of any of the said Powers.“

Naturgemäß ist auch in Handelskreisen die Bewegung für Abschaffung des Seebeuterechts andauernd im Wachsen begriffen, und zahlreiche Resolutionen haben sich dafür ausgesprochen. Ihr Urteil wird durch ihre Geschäftsinteressen beeinflußt, ihre Gründe verdienen eingehende Prüfung. Der Verfasser will aber von ihnen zunächst absehen und die Frage von dem menschlichen Standpunkt aus untersuchen.

Kriegsrecht gebietet dem Kriegführenden, seinen Gegner aller Mittel zu berauben, die ihn stärker machen können, ihn auf jede mögliche Weise zu schwächen, der Vermehrung seiner Streitkräfte und der Verlängerung des Krieges vorzubeugen und ihn zum Frieden zu zwingen. Dabei soll dem Feinde nicht mehr Schaden zugefügt werden, als die Beendigung des Krieges erfordert, darüber hinausgehende inhumane Handlungen sollen vermieden werden. Die erste Haager Konferenz hat sich damit befaßt, einige Bestimmungen dem internationalen Recht einzufügen, darunter auch das Verbot der Zerstörung oder Wegnahme feindlichen Eigentums. Nun kann man aber die Wegnahme des letzteren zu Lande, die Plünderung, nicht auf eine Stufe stellen mit der Wegnahme feindlicher Schiffe und ihrer Ladung auf See. Niemand wird diese letztere allgemein verbieten wollen, denn man kann dem Kriegführenden nicht zumuten, daß er Dampfer, die als Truppentransporter oder Nachrichtenübermittler verwandt werden können, unbehelligt läßt. Die Frage ist vielmehr die: Ist es richtig, das Seebeuterecht im allgemeinen abzuschaffen, die Wegnahme in gewissen Fällen aber zuzulassen?

Für die Abschaffung sprechen vom Standpunkt der Humanität zwei Gründe:

1. Die Wegnahme oder Zerstörung von feindlichen Handelsschiffen und deren Ladung bringt einer Reihe von Nichtkombattanten Leiden und Verluste. Die Besatzung wird zeitweise gefangen gesetzt; der Handelskrieg unterbindet den Seehandel und nimmt damit einer großen Zahl von Menschen die Mittel zum Lebensunterhalt nicht nur im feindlichen Lande, sondern zum Teil auch in neutralen Ländern; die wohlhabenderen Kreise der beiden kriegführenden Staaten, denen Schiffe und Güter gehören, erleiden direkte Verluste, die freilich zum Teil durch Versicherung gedeckt sein mögen, sie leiden ferner indirekt durch das Stocken des Handels und Steigen der Frachten und Prämien; schließlich kann heutzutage der Seehandel zweier großer Handelsvölker nicht geschädigt werden, ohne die Neutralen in Mitleidenschaft zu ziehen.

2. wird gegen das Seebeuterecht geltend gemacht, daß die für den Kaptor ausgeworfenen Prisengelder zum Angriff auf wehrlose Handelsschiffe reizen müssen. Jedoch ist dagegen zu sagen, daß patriotische Klugheit, ganz abgesehen von anderen Gründen, heutzutage die Seeoffiziere davor bewahren werden.

Auf der anderen Seite sprechen gewichtige Gründe gegen die Abschaffung: Schiffe und die auf ihnen befindlichen Waren, obwohl Privateigentum, stellen in vielen Fällen einen beträchtlichen Teil der Hilfsquellen dar, aus denen der Feind seine Widerstandskraft schöpft, ihre Wegnahme ist also in noch höherem Maße begründet, um den Krieg zu beenden, als in ähnlichen Fällen zu Lande. Aber auch hier hat sich eine energische Kriegführung gegebenenfalls nicht gescheut, nach dem Grundsatz: Kriegsraison geht vor Kriegsrecht, Privateigentum des Feindes zu vernichten, wenn ihm damit beträchtliche Mittel zur Fortsetzung des Krieges entzogen wurden. Auch ist zu bedenken, daß keine Kriegsoperation weniger Leid zufügt als die Wegnahme unbewaffneter Fahrzeuge auf See; sie ist eine ebenso gesetzliche Handlungsweise wie die Stellung einer Requisition an eine Stadt im Landkriege.

Endlich darf man nicht vergessen, daß es gerade die Gefahren für den Seehandel sind, welche den wohlhabenden Klassen, die in einigen Ländern die Leiter der Politik sind, den Seekrieg fühlbar machen; beseitigt man die Gefahren, so werden sie leichter zum

Kriege geneigt sein. Das letztere war das Hauptargument, welches auf einem Juristenkongreß in St. Louis 1905 gegen eine Resolution zugunsten der Freiheit des Privateigentums vorgebracht wurde:

„I want to oppose war by every thing that can be done. I do not want the citizens of a great country to feel that they can go out among the farmers of the country and say: give us your sons, but our pockets are to be exempt from contribution! If we are to have war, let it fall on the material resources of the country. You cannot bring people to peace as quickly by killing' as you can by destroying their resources, and for that reason I am not inclined to pass this resolution. It tends to reduce war to a gladiatory show, like a football game, instead of making every man in the nation feel the effect of it."

Betrachtet man die Frage von der anderen, der praktischen Seite, so kann die Antwort nur von Staatsmännern und Fachleuten gegeben werden. Die Beantwortung wird davon abhängen, ob man dem Handelskrieg in der Gegenwart und Zukunft tatsächlich einen erheblichen Einfluß auf den Ausgang des Krieges beimißt, worüber die Ansichten geteilt sind (Mahan z. B. behauptet, daß Schläge, die den Handel treffen, von tödlicher Wirkung sind), oder ob man den Vorteil höher anschlägt, welcher in der durch die Abschaffung des Seebeuterechts gewonnenen Sicherheit für den Handel und die Zufuhren über See besteht.

Soweit der Vortrag. Es ist nicht zu bezweifeln, daß die Haltung Englands auf die Beantwortung der Frage auf der Haager Konferenz den größten Einfluß haben wird. In England beschäftigt sich deshalb auch die öffentliche Meinung schon seit langem eingehend mit dieser für das Inselreich besonders wichtigen Frage. Eine Reihe von Veröffentlichungen hervorragender Politiker sind erschienen, deren eine, ein Brief von Sir Robert Reid in der „Times" vom Oktober 1904, in dem Vortrag Sir W. Kennedys erwähnt wird.

In diesem Brief, dessen Inhalt nachstehend kurz angegeben werden soll, sucht der Schreiber nachzuweisen, daß die Verhältnisse sich seit Napoleons Zeiten vollständig geändert haben und daß das wahre Interesse Englands, wie auch anderer Nationen, die Freiheit des Privateigentums auf See, mit Ausnahme der Konterbande, erheische. Voraussetzung für diese Forderung ist die Regelung der Konterbandefrage in dem Sinne, daß Lebensmittel und Rohstoffe für die friedliche Bevölkerung nicht als Konterbande angesehen werden. Unter den heutigen Verhältnissen, wie sie die Pariser Seerechtsdeklaration geschaffen hat, würde England in einem Kriege mit einem Kontinentalstaat diesem durch den Handelskrieg keine tödlichen Wunden schlagen können, selbst nicht durch eine Blockade, da die nötigen Zufuhren über Land kommen können. England dagegen würde schwer leiden, da seine Handelsmarine groß und weit verzweigt ist und selbst in dem Falle, daß England von vornherein die Seeherrschaft besitzt, nicht jederzeit geschützt werden kann. Befindet sich England in einem Kriege mit einer Koalition, so ist es noch schlimmer daran, da geraume Zeit vergehen würde, bis der Feind von der See vertrieben wäre. Aus dem Bericht der Kommission über „Food Supply in time of war" geht hervor, wie abhängig England von der Zufuhr der Nahrungsmittel und Rohstoffe ist und welchen Anteil es am

Weltfrachtverkehr hat. Bei längerer Kriegsdauer würden die Neutralen bald aufhören, ihre Waren englischen Schiffen anzuvertrauen, und englische Waren würden auf neutrale Schiffe übergehen, um vor Wegnahme geschützt zu sein. Die Bedrohung der englischen Schiffahrt würde ein Steigen der Prämien und damit eine gewaltige Preissteigerung zur Folge haben.

Diesen Gefahren steht der geringe Nutzen des Handelskrieges gegenüber. Man führt zwar an, daß in früheren Zeiten England durch Unterdrückung des feindlichen Seehandels sich oft den Sieg gesichert habe: Louis XV. wurde 1763 durch den Ruin des französischen Handels zum Frieden gezwungen, aus den Napoleonischen Kriegen ließen sich auch Beispiele anführen. Aber damals gab es noch keine Pariser Deklaration, die das feindliche Gut unter neutraler Flagge schützte, und keine Eisenbahnen, die den Landtransport besorgten, Unterbindung des Seehandels bedeutete Unterbindung des größten Teils des gesamten Handels. Die Blockade einer Flotte, wie der französisch-spanischen in Cadix durch Nelson, bedeutete die Aushungerung der Flotte.*)

Aus allen diesen Überlegungen geht unzweifelhaft hervor, daß England durch Aufgabe des Seebeuterechts mehr zu gewinnen als zu verlieren hat.

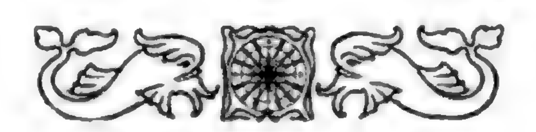
Zum Schluß sei ein Artikel aus dem „Naval and military record“ vom 22. November 1906 erwähnt, der obigen Auffassungen scharf entgegentritt. Er führt aus, daß der Handelskrieg England in den letzten zwei Jahrhunderten enorme Vorteile gebracht habe, daß sein Handel dauernd gewachsen, während der seiner Feinde zerstört sei. Die Frage sei lediglich eine strategische und müßte von englischen Admiralen beantwortet werden. England müßte zudem, bevor es das Seebeuterecht aufgäbe, die Sicherheit haben, daß sein Seehandel durch internationale Abmachungen in dieser Richtung auch wirklich in einem Kriege gegen zwei oder mehr feindliche Mächte gesichert sei. Die Behauptung schließlich, daß die Zustimmung zur Pariser Deklaration logischerweise zwänge, weiterzugehen und der Freiheit des Privateigentums überhaupt zuzustimmen, sei unrichtig, denn die Pariser Deklaration sei lediglich die Anerkennung der Rechte Neutraler gewesen.

Es würde hier zu weit führen, die bisherige Entwicklung der Bewegung bis ins einzelne zu verfolgen, die Anführung obiger charakteristischer Anschauungen mag umsomehr genügen, als ein Abschluß noch keineswegs erreicht ist; es würde deshalb verfrüht sein, schon jetzt ein Urteil über den Ausgang des Streites abgeben zu wollen.

Es ist noch eine Reihe von anderen untergeordneten Fragen des internationalen Rechts, die der Lösung durch die nächste Haager Konferenz harren, die wichtigsten sind indessen im Vorstehenden berührt.

*) Der Brief von Sir Robert Reid wird eingehend behandelt von F. W. Hirst in ›Commerce and Property in Naval Warfare‹, London 1906.

R.



Die Reorganisation des Seeoffizierkorps der Vereinigten Staaten.

Es ist in dieser Zeitschrift schon mehrfach erwähnt worden, daß man sich in der Union in letzter Zeit eingehend mit den Altersverhältnissen im Seeoffizierkorps beschäftigt hat. Es wurden die Stimmen immer zahlreicher und lauter, welche eine Reorganisation forderten, um eine den Bedürfnissen des Dienstes entsprechende Beförderung im Offizierkorps im Flusse zu erhalten und dadurch sicherzustellen, daß in die höheren Kommandostellungen nicht nur an sich befähigte Offiziere hineingelangen, sondern auch solche, welche für diese Stellungen genügende Diensterfahrung mitbringen und noch jung genug sind, um den gesteigerten Ansprüchen der Stellung genügen zu können und lange genug zu dienen, um für die Flotte Ersprießliches leisten zu können. Es wurde mit Recht als Hauptgrund für die Forderung einer Reorganisation angeführt, daß die amerikanischen Seeoffiziere bei dem bisherigen Verfahren, wenn sie in die Stellungen eines Linienschiffskommandanten oder eines Geschwader- und Flottenchefs hineingelangen, schon zu alt sind, um noch die für die gesteigerte Verantwortung unbedingt erforderliche körperliche und geistige Frische zu besitzen, und daß sie alsdann wiederum zu schnell die für die Verabschiedung festgesetzte Altersgrenze erreichen, so daß sie nicht mehr Zeit haben, die nötigen Erfahrungen in den höheren Stellungen zu sammeln und sie zum dauernden Nutzen für den Dienst zu verwerten. Die durch die Fortdauer der bestehenden Zustände hervorgerufene Stagnation in den Beförderungsverhältnissen ist dadurch bedingt, daß einmal die Beförderung streng nach dem Dienstalter erfolgt, ohne daß für einen den Bedürfnissen entsprechenden Abgang genügend gesorgt ist, und daß sodann Etatsvermehrungen seit langer Zeit nicht für die einzelnen Dienstgrade erfolgt, vielmehr nur für die Gesamtzahl dadurch bewilligt worden sind, daß man die Zahl der einzustellenden Seekadetten beträchtlich erhöhte. Das hatte nur zur Folge, daß der Nachschub von unten sich häufte, ohne daß man in den höheren Dienstgraden Luft gewann. Die aus dem Offizierkorps heraus immer dringender betonten Vorschläge zur Abhilfe bewegten sich im allgemeinen zwischen solchen, welche eine Beförderung durch Auswahl (by selection) schlechtweg befürworteten und ohne ein sonstiges schärferes Anfassen des Offizierkorps im allgemeinen lediglich besonders befähigte Offiziere schnell in höhere Stellungen bringen wollten, und solchen, welche durch Ausmerzung minder befähigter Offiziere (elimination) so weit Luft schaffen wollten, daß ein schnelleres Avancement in die höheren Dienstgrade gewährleistet wurde. Dazwischen lagen Vorschläge, welche beide Methoden miteinander vereinigen wollen, wohingegen wiederum sich starker Widerspruch gegen die selection erhoben hat, weil man bei den sich in der Union überall stark geltend machenden persönlichen Einflüssen vielfach ungerechte Bevorzugung befürchtet, trotz aller hiergegen vorgeschlagenen Vorsichts- und Verhütungsmaßregeln. Schließlich hat das Drängen aus dem Offizierkorps heraus wie nicht minder die an den leitenden Stellen selbst gewonnene Einsicht, daß eine grundlegende Änderung unumgänglich geworden ist, dazu geführt, daß vom Marinedepartement ein besonderer Ausschuß, der Personnel Board, mit der Ausarbeitung eines

Reorganisationsentwurfes beauftragt wurde. Dieser Entwurf liegt nunmehr vor und ist, vom Marinesekretär und dem Präsidenten selbst dringend befürwortet, bei dem Kongresse in Form einer Personnel Bill eingebracht worden. Da er nicht nur für die Beurteilung der gegenwärtigen und zukünftigen Verhältnisse in der Unionsmarine, sondern auch nach dem inneren Werte seiner Vorschläge von Interesse ist, soll er im Nachstehenden nach seinem wesentlichen Inhalte besprochen werden.

In der Einleitung bezeichnet der Ausschußbericht das hohe Lebensalter der Flagg- und Stabsoffiziere „als eine ernste Bedrohung, wenn nicht als eine positive Gefahr für das öffentliche Wohl". Nach der Rangliste stellte sich am 1. Juli 1906 das Durchschnittsalter der

Kontreadmirale	auf 60	Jahre 8	Monate,
Kapitäne zur See	„ 57	„ 9	„
Fregattenkapitäne	„ 51	„ 4	„

und würde bei Aufrechterhaltung des jetzigen Systems am 1. Januar 1914 stehen bleiben

auf 60 Jahren 7 Monaten,
bzw. 58 „ 1 Monat,
bzw. 50 „ 8 Monaten.

Da der Kongreß, wie bereits oben erwähnt, nur für starken Nachschub gesorgt, die Etatszahlen in den einzelnen Dienstgraden jedoch nicht erhöht habe, so würde ein jetzt auf der Marineakademie befindlicher Seekadett voraussichtlich erst in einem Lebensalter zwischen 45 und 50 Jahren zur Beförderung zum Kapitänleutnant herankommen. Es müßte daher ein automatisch arbeitendes Beförderungssystem eingeführt werden, welches auf der einen Seite eine Minimaldienstzeit in den einzelnen Dienstgraden zum Zwecke genügender Ausbildung der Offiziere, auf der anderen Seite aber auch die höchste Dauer des Verweilens in diesen Dienstgraden festsetze, und zwar in einem angemessenen Verhältnisse zu ihrer Bedeutung. Hierbei müßten folgende Bedingungen erfüllt werden:

1. das System müsse ökonomisch sein,
2. es müsse so eingerichtet sein, daß die Offiziere dadurch für die geleisteten Dienste belohnt würden,
3. es müsse darin zum Ausdruck kommen, daß Offiziere, welche keine besondere Befähigung zeigten, die höchsten Dienstgrade nicht erreichen könnten,
4. es müsse dadurch bei den Offizieren der Wetteifer, die höchsten Stufen zu erklimmen, angeregt werden.

Das bedinge, daß von Zeit zu Zeit eine gewisse Anzahl von Offizieren vor Erreichung der höchsten Dienstgrade ausgeschieden werden müsse. Der Bericht bespricht hierauf die verschiedenen Wege, welche zur Erfüllung dieser Bedingungen offenständen, und kommt zu dem Schlusse, daß die Methode der reinen Beförderung „by selection", wenn auch ideal die beste, in der Praxis doch ernste Bedenken habe — es sind hier wohl die oben erwähnten gemeint — und ohnehin nicht genüge, um die Beförderung im Flusse zu erhalten, und daß deshalb der Weg der „elimination" oder „selection out" der beste sei. Dieser sichere durch Einführung einer „reserve list" den minder befähigten Offizieren durch Verwendung in Landstellungen immerhin das längere Verbleiben im Dienste, wobei diese Offiziere im Kriegs- oder sonstigen Bedarfsfalle immer

noch in Bordstellungen verwendet werden könnten, und gewähre außerdem weniger seedienstfähigen Offizieren die Möglichkeit, der Flotte weitere Dienste zu leisten. Der auf dieser Grundlage aufgestellte Reorganisationsvorschlag erfüllt die vorstehend angegebenen Bedingungen und sichert ein geregeltes Avancement ohne Stockungen und ohne Übereilungen, ist ferner so elastisch, daß er sich für jede etwa folgende Etatserhöhung gleichmäßig eignet, und soll gegenüber dem bestehenden System bei Zugrundelegung eines Offizierkorps von 1500 Köpfen dem Lande in den nächsten sieben Jahren eine Ersparnis von 5 Millionen Dollars einbringen. Die letztere Behauptung wird in dem Berichte nicht weiter begründet. Sie wird dahin zu verstehen sein, daß die Gesamtsumme der Landgehälter in der reserve list um den genannten Betrag hinter den hohen Pensionen, welche jetzt den Verabschiedeten gezahlt werden, zurückbleibt.

I. Organisation.

a. Aktives Offizierkorps.

Das Offizierkorps soll in Zukunft in eine active oder sea going list und in die reserve list zerfallen, also nach unserer Ausdrucksweise aus den aktiven und den Offizieren z. D. bestehen. Erstere sollen, von einzelnen wichtigen Landstellungen abgesehen, ausschließlich an Bord verwendet werden, die Offiziere z. D. dagegen in den übrigen Landstellungen. Das aktive Offizierkorps soll zunächst 3 Vizeadmirale und 21 Kontreadmirale und im übrigen 1500 Offiziere aller Grade aufweisen. Die Schaffung des Vizeadmiralranges wird unter Hinweis auf die erhöhte Verantwortung der Flottenchefs und die schon aus disziplinaren Gründen hervorgehende Notwendigkeit, ihnen vor ihren Unterbefehlshabern auch einen höheren Rang zu verleihen, sowie auf die Rangverhältnisse in den übrigen Flotten dringend befürwortet. Die drei zunächst geforderten Stellen sollen die Chefs der atlantischen und der asiatischen (später pazifischen) Flotte sowie ein Offizier in höchster Landstellung erhalten: mit diesem ist wohl der Vorsitzende des General Board bzw. der spätere Chef des Admiralstabes gemeint. Mit den weiteren Erhöhungen des Mannschaftsetats soll für je 8000 Mann der Vermehrung eine weitere Vizeadmiralstelle geschaffen werden. Die Zahl von 1500 Seeoffizieren (außer den Flaggoffizieren) soll durch eine jährliche Etatserhöhung von 75 Köpfen erreicht werden. Die Verteilung auf die einzelnen Dienstgrade soll so bemessen werden, daß auf den Kapitän zur See 7 Prozent, auf den Fregattenkapitän gleichfalls 7 Prozent, auf den Korvettenkapitän 18 Prozent und auf die übrigen Dienstgrade zusammen 68 Prozent entfallen. Die Verteilung auf diese unteren Dienstgrade scheint danach dem Marinesekretär überlassen zu sein. Um jedoch eine zu schnelle Beförderung in die höheren Rangstufen zu verhüten, wird bestimmt, daß die Zahl der Kapitäne zur See und Fregattenkapitäne bis zum 30. Juni 1913 (oder 6 Jahre nach Erlaß des Gesetzes) auf je 90 beschränkt wird und von da ab um höchstens je 5 Stellen jährlich vermehrt werden soll, bis die oben angegebenen je 7 Prozent der Gesamtzahl erreicht sind. Zu den oben angegebenen Zahlen — Gesamtzahl wie Prozentzahlen — kommen noch die „additional numbers“. Es sind dieses zunächst die wegen Kriegsverdienst oder sonst besonderer Auszeichnung über den Etat beförderten Offiziere und ferner die speziell für den Maschinendienst bestimmten Offiziere. Der Ausschuß hat nämlich zu einem Schlusse über die wichtige Ingenieurfrage nicht

gelangen können. Er ist zwar im Prinzip für die bestehende Verschmelzung des Seeoffizier- und Maschineningenieurkorps, hält aber dafür, daß vor einer endgültigen Entscheidung doch noch weitere Erfahrungen abgewartet werden müßten. Aus diesem Grunde soll zur Zeit an der Frage nicht gerührt werden, und es werden daher die Maschinenspezialisten vor der Hand als überzählig geführt: ihre Zahl ist auch in dem Entwurfe nicht bestimmt.

Als besondere Bestimmungen sind folgende zu erwähnen:

1. Vizeadmirale sollen nicht das Recht des voluntary retirement besitzen, also nicht freiwillig abgehen können. Die Altersgrenze wird für sie auf 64 Jahre festgesetzt. Beförderungsbedingung zum Vizeadmiral ist außer der besonderen Qualifikation „zur Führung eines Verbandes von Linienschiffen in der Schlacht" eine einjährige Seefahrzeit als Flaggoffizier.

Eine Beförderung zum Vizeadmiral erfolgt weder bei der Verabschiedung noch bei der Überführung in die reserve list.

2. Für die Beförderungen werden folgende Fahrzeitbedingungen festgesetzt:

Stabsoffiziere ein Jahr in dem betreffenden Dienstgrade,

die übrigen Offiziere und Fähnriche zur See 75 Prozent der Dienstzeit in ihrem Dienstgrade.

Vom Jahre 1910 ab oder 3 Jahre nach Erlaß des Gesetzes sollen bei Stabsoffizieren als Fahrzeit wenigstens 50 Prozent der Dienstzeit in der Charge für die Beförderung gefordert werden.

Bei mangelnder Seefahrzeit — „in a cruising vessel" — erfolgt die Wiedereinrangierung nach Erfüllung der Fahrzeitbedingung.

3. Nach Beendigung des Kursus auf der Marineakademie sollen die Fähnriche zur See ein Jahr Seefahrzeit erhalten und alsdann ohne Konkurrenzexamen zu Leutnants zur See befördert werden. Nach weiteren zwei Jahren — also drei Jahre nach Verlassen der Marineakademie — erfolgt die Beförderung zum Oberleutnant zur See und nach weiteren drei Jahren zum Kapitänleutnant, die Erfüllung der Fahrzeitbedingung vorausgesetzt. Um jedoch die unteren Dienstgrade sogleich schneller aufzufüllen, wird vorgeschlagen, alle Fähnriche des Jahrgangs 1905 (Abgang von der Marineakademie) sofort zu Leutnants zur See und nach 2 Jahren zu Oberleutnants zur See zu befördern; alle vorhandenen Leutnants zur See sollen sofort zu Oberleutnants zur See und 5 Jahre nach Verlassen der Marineakademie zu Kapitänleutnants befördert werden.

4. Das Eintrittsalter für die Marineakademie soll zwischen 15 und 18 Jahren liegen. Diese Bestimmung soll ein Jahr nach Erlaß des Gesetzes in Kraft treten.

5. Fähnriche zur See sollen nach Beendigung des Kursus auf der Marineakademie pensionsberechtigt werden.

6. Oberdeckoffiziere sollen wie Deckoffiziere nach Bestehen der vorgeschriebenen Prüfungen zu Leutnants zur See befördert werden können. (Dies ist die Ausfüllung einer Lücke in den bisherigen Bestimmungen.) Sie rangieren mit aber hinter den Leutnants zur See und behalten ihr Gehalt, solange dasselbe höher ist als das ihnen bei der Beförderung zustehende.

b. Offiziere z. D. (reserve list).

Die reserve list wird in folgender Weise gebildet und behandelt:

1. Wenn das Durchschnittsalter der aktiven Kontreadmirale 59 Jahre übersteigt, können Kontreadmirale ihre Überführung zur reserve list beantragen, und am 30. Juni j. J. werden alsdann, sofern dann der genannte Altersdurchschnitt vorhanden ist, die vier ältesten Antragsteller durch Verfügung des Präsidenten (Executive Order) zur Disposition gestellt. Beträgt die Zahl der Antragsteller weniger als vier, so hat ein Ausschuß von fünf Flaggoffizieren, welche sämtlich ein höheres Dienstalter als alle aktiven Kontreadmirale haben müssen, die noch fehlenden für die Stellung zur Disposition in Vorschlag zu bringen. Die zur Disposition gestellten Kontreadmirale rangieren hinter ihrem früheren Vordermann im aktiven Offizierkorps. Sie werden mit einem Alter von 62 Jahren endgültig verabschiedet. Da der erwähnte Elimination Board aus fünf Flaggoffizieren bestehen soll, welche sämtlich älter sind als alle aktiven Kontreadmirale, so müssen dazu, falls nicht genug höhere aktive Flaggoffiziere, wie der zur Zeit vorhandene Admiral of the Navy und die Vizeadmirale, vorhanden oder verfügbar sind, ältere Flaggoffiziere z. D. und a. D. herangezogen werden. Dasselbe gilt, wie das auch besonders ausgesprochen ist, für den Ausschuß, welcher bei der Beförderung zu Vizeadmiralen in Funktion tritt (s. unten). Die Mitglieder dieser Ausschüsse müssen, wie hier vorweg bemerkt wird, schwören, daß sie „ohne Voreingenommenheit und unparteiisch, lediglich die Geeignetheit des betreffenden Offiziers und den Vorteil des Dienstes im Auge habend, ihre Pflicht tun wollen“. Der Beschluß wird schriftlich niedergelegt und von allen Mitgliedern vollzogen; er hat nur Gültigkeit, wenn wenigstens vier Stimmen sich gleich aussprechen.

2. Wenn am 30. Juni j. J. das Durchschnittsalter der rangältesten zehn Kapitäne zur See 55 Jahre oder das der ältesten 10 Fregattenkapitäne 48 Jahre übersteigt, so soll ein aus fünf Kontreadmiralen bestehender Ausschuß 15 Prozent der aktiven Kapitäne zur See für die reserve list designieren, ebenso soll, falls zur selben Zeit das Durchschnittsalter der zehn ältesten Korvettenkapitäne 44 Jahre übersteigt, ein gleicher Ausschuß 10 Prozent der Fregattenkapitäne für die reserve list in Vorschlag bringen.

3. Wenn am 30. Juni j. J. das Durchschnittsalter der dienstältesten zehn Kapitänleutnants höher ist als 37 Jahre, so soll ein in gleicher Weise gebildeter Ausschuß von fünf Kapitänen zur See 10 Prozent der Korvettenkapitäne für die reserve list in Vorschlag bringen.

4. Offiziere vom Korvettenkapitän aufwärts können ihre Überführung in die reserve list selbst beantragen. Ihre Anträge werden vorweg berücksichtigt, so daß die vorstehend genannten Ausschüsse gegebenenfalls nur die zur Erreichung der betreffenden Prozentsätze noch notwendigen Überführungen zu beantragen haben.

5. Offiziere, welche bei Stellung z. D. 30 Jahre Dienstzeit in der Marine besitzen, haben Anspruch auf eine Beförderung während ihrer Verwendung in der reserve list gleichzeitig mit der Beförderung ihres aktiven Vordermanns. Eine Beförderung zum Vizeadmiral z. D. erfolgt jedoch nicht, auch werden Kapitäne zur See in der reserve list nicht zu Kontreadmiralen, sondern zu Kommodores befördert.

Sie werden alsdann als Kommodore mit drei Vierteln ihres Gehalts verabschiedet, wenn ihr Vordermann im aktiven Offizierkorps zum Kontreadmiral befördert wird. Ebenso werden Fregattenkapitäne z. D. als Kapitäne zur See verabschiedet, wenn ihr aktiver Vordermann befördert wird; dahingegen erhalten Korvettenkapitäne z. D. als solche den Abschied, wenn ihr früherer Vordermann im aktiven Offizierkorps die Beförderung zum Kapitän zur See erhält. Diese Verabschiedungen erfolgen mit drei Vierteln Gehalt als Pension. Außerdem können Korvettenkapitäne z. D. auf eigenen Antrag nach Ermessen des Präsidenten mit der Hälfte des Gehalts als Pension verabschiedet werden. (Im übrigen haben Offiziere nach wie vor grundsätzlich erst mit 30 Jahren Dienstzeit das Recht, um ihre Verabschiedung einzukommen, wenn nicht Dienstunbrauchbarkeit vorliegt.) Diese Bestimmungen sind getroffen, um ein unnötiges Anwachsen der reserve list zu verhindern. Ein spezieller Etat für die reserve list ist nicht aufgestellt, ihre Stärke wird vielmehr dem Ermessen des Präsidenten bzw. des Marinesekretärs nach Maßgabe des dienstlichen Bedürfnisses überlassen.

6. Alle aktiven Offiziere, vom Kapitän zur See abwärts, welche nicht mehr seedienstfähig sind, wohl aber als landdienstfähig befunden werden, werden ohne weiteres zur Disposition gestellt.

Während also in dem bisher Mitgeteilten bei der reserve list nur von Kontreadmiralen und Stabsoffizieren die Rede ist, können nach dieser Bestimmung auch Offiziere niederer Chargen zu dieser Liste gehören. Die Offiziere z. D. erhalten fernerhin nicht wie bei uns Pension und etwaige Pensionszulagen, sondern einfach das vorschriftsmäßige Landgehalt, so daß der allgemeine Pensionsetat nur durch die endgültige Verabschiedung in Anspruch genommen wird.

c. Verabschiedete Offiziere (Offiziere a. D.)

Im übrigen bleibt der bisher für Verabschiedungen bestehende Examining Board weiter in Funktion. Offiziere, welche infolge von Dienstbeschädigung als see- und landdienstunfähig befunden werden, werden, sofern sie mehr als 30 Jahre Dienstzeit besitzen, wenn sie zur Beförderung heran sein würden, mit dem höheren Dienstgrade verabschiedet werden; sonst erfolgt die Verabschiedung mit der innehabenden Charge. Liegt keine Dienstbeschädigung vor, so kann der Untersuchungsausschuß dem Marinedepartement folgende Vorschläge machen:

1. bei weniger als 20 Jahren Dienstzeit Verabschiedung mit halbem Urlaubsgehalt oder einfach Entlassung, je nach den Dienstzeugnissen des Betreffenden,

2. bei mehr als 20, jedoch weniger als 30 Dienstjahren, Verabschiedung mit halbem Gehalt oder mit halbem Urlaubsgehalt, entsprechend den Dienstzeugnissen,

3. bei mehr als 30 Jahren Dienstzeit Abschied mit halbem Gehalt.

Der Marinesekretär hat ferner das Recht, aktive Offiziere auf eigenen Antrag für unbestimmte Zeit zu beurlauben, mit halbem Urlaubsgehalt (furlough pay). Offiziere a. D., welche infolge von Dienstbeschädigung verabschiedet worden sind, sollen, falls sie zum aktiven Dienst herangezogen werden, Rang und Gehalt der aktiven Offiziere von gleicher aktiver Dienstzeit erhalten und, wenn sie während dreier Jahre nach ihrer Verabschiedung aktiv verwendet worden sind, bei ihrer Wiederentlassung den so gewonnenen Rang behalten und die höchste Pension dieses Ranges beziehen. Die während

ihrer aktiven Verwendung gewonnene Dienstzeit wird ihrer früheren aktiven Dienstzeit hinzugerechnet.

Zum besseren Verständnis dieser Bestimmungen sei hier folgendes eingeschaltet: Die amerikanischen Seeoffiziere erhalten als Diensteinkommen Gehalt und Wohnungsgeld, letzteres, wenn sie keine Dienstwohnung haben. Das Grundgehalt (base pay) zerfällt in Bordgehalt (on sea duty) und Landgehalt (on shore). Außerdem beziehen die Offiziere vom Stabsoffizier abwärts Dienstalterszulagen (longevity pay), berechnet mit 10 Prozent des Bordgrundgehaltes für je fünf Dienstjahre, bis 40 Prozent des Grundgehalts erreicht sind. An Bord wird außerdem eine Verpflegungszulage von 30 Cents für den Tag gewährt. Auf Urlaub oder wenn zeitweilig nicht verwendet (on leave or waiting orders) beziehen die Offiziere Urlaubsgehalt, welches im allgemeinen $^2/_3$ des Bordgehaltes beträgt. Die Pension bei der Verabschiedung beträgt (s. vorstehend) entweder $^3/_4$ oder $^1/_2$ des verdienten Bordgehaltes (Grundgehalt und Dienstalterszulagen, aber ohne Berechnung des Wohnungsgeldes), oder das halbe Urlaubsgehalt (furlough pay genannt), letzteres also etwa $^1/_3$ des Bordgehalts. Nebensächlich sei noch erwähnt, daß allen Offizieren, aktiven und inaktiven, monatlich 20 Cents für den Marine-Lazarettfonds abgezogen werden.

Beförderung.

Das vorstehend geschilderte Verfahren bei der Verabschiedung tritt auch dann ein, wenn der Examining Board einen Offizier, welcher zur Beförderung an der Reihe und nicht dienstunfähig ist, für den höheren Dienstgrad nicht geeignet findet. Es muß sich nämlich nach den bestehenden und durch den vorliegenden Entwurf nicht abgeänderten Bestimmungen jeder Offizier diesem Examining Board stellen, welcher zugleich ein Prüfungs- und ein Untersuchungsausschuß ist. Es findet zwar eine Prüfung im gegewöhnlichen Sinne nicht statt, der Ausschuß prüft jedoch die Dienstzeugnisse des Kandidaten und hat sich demnächst nach dem Augenschein bzw. nach einer ärztlichen Untersuchung darüber zu äußern, ob der Betreffende in dienstlicher, physischer, geistiger und moralischer Beziehung für die Beförderung geeignet ist. Der eigentliche Naval Examining Board besteht aus einem Kontreadmiral, zwei Kapitänen zur See und einem Fregattenkapitän, der Naval Retiring Board aus denselben Offizieren, jedoch treten an die Stelle des Fregattenkapitäns zwei Medical Directors (Generaloberärzte). Inwieweit diese Ausschüsse auch bei der Beförderung zum Kontreadmiral in Funktion treten oder etwa durch höhere Offiziere ersetzt werden, ist aus dem vorliegenden Material nicht ersichtlich, aber wohl nach Analogie der Bestimmung für die Stellung von Kontreadmiralen zur Disposition anzunehmen. Dahingegen enthält der Entwurf für die neu in Betracht kommende Beförderung zum Vizeadmiral folgende Bestimmung: Für die Besetzung der neu zu schaffenden drei Vizeadmiralstellen soll sofort ein Ausschuß von fünf aktiven und inaktiven Flaggoffizieren zusammentreten, welche sämtlich im Dienstrange älter sein müssen als alle aktiven Kontreadmirale. (Von aktiven Flaggoffizieren käme demnach nur der Admiral of the Navy in Betracht.) Dieser Selecting Board hat dem Präsidenten aus der Liste der aktiven Kontreadmirale die fünf geeignetsten namhaft zu machen, von welchen alsdann der Präsident drei für die Beförderung zu Vizeadmiralen auswählt. In Zukunft soll bei Freiwerden einer Vizeadmiralstelle ein

gleicher Ausschuß zusammentreten, um dem Präsidenten drei Kandidaten zur Auswahl zu stellen.

Um für alle Maßnahmen bei der Beförderung bzw. Verabschiedung von Offizieren die Unterlagen zu schaffen, soll bei dem Bureau of Navigation ein Personaldezernat (Office of records of officers) neu gebildet werden, in welchem alle Dienstzeugnisse usw. zu sammeln sind. Der Vorstand dieser Abteilung soll wenigstens den Rang eines Kapitäns zur See haben.

Betreffs der Maschinenspezialisten, welche, wie oben erwähnt, überzählig geführt werden, ist besonders bestimmt, daß für sie eine Elimination in derselben Weise im Verhältnisse ihrer Zahl in den verschiedenen Dienstgraden stattfinden soll.

Bis hierher hat der Reorganisationsentwurf die Zustimmung des Marinesekretärs gefunden und ist dementsprechend in Form einer Bill dem Kongresse zur Genehmigung vorgelegt worden. Einige weitere Vorschläge sind jedoch vom Marinesekretär abgelehnt worden, nämlich:

1. Eine Bestimmung, welche besagt, daß Offiziere z. D. in Friedenszeiten nicht verwendet werden dürfen als Bureauchefs und deren Assistenten im Marinedepartement, als Mitglieder des General Board, als Stationschefs und Oberwerftdirektoren sowie in solchen Stellungen, welche mit der Ausbildung aktiver Offiziere zu tun haben. Der Marinesekretär ist der Ansicht, daß dadurch seine Bewegungsfreiheit unnötig beschränkt wird und daß im Gegenteil die Offiziere z. D. möglichst in allen Landstellungen verwendet werden müßten, um die aktiven Offiziere für den Borddienst frei zu machen.

2. Der Vorschlag, daß die nach Absolvierung der Marineakademie für den Bedarf an Leutnants zur See überschüssigen Fähnriche zur See, sofern sich für sie nicht eine andere Verwendung findet, mit einem Jahresgehalt entlassen werden sollen. Der Marinesekretär will diese Fähnriche, ebenso wie solche, welche die Schlußprüfung nicht bestanden haben, lieber dazu verwenden, um die vielen Vakanzen im Zahlmeisterkorps und im Offizierkorps der Marineinfanterie auszufüllen, ebenso eventuell im Sanitätskorps und bei den Hafenbauingenieuren. Für letztere beide Fälle sollen sie einen zweijährigen Spezialkursus auf der Marineakademie durchmachen. Auf diese Weise würden durch gemeinsame Erziehung auf der Marineakademie die verschiedenen Offizier- und Beamtenklassen einander nähergebracht und die bisherigen Gegensätze und Eifersüchteleien aus der Welt geschafft.

3. Der Vorschlag, die bestehende Gesetzesbestimmung aufzuheben, welche verabschiedeten Offizieren die Annahme von Zivilanstellungen bei Firmen verbietet, welche Lieferungen für die Regierung ausführen. Der Marinesekretär ist im Gegenteil — meines Erachtens mit vollem Recht — der Ansicht, daß es verabschiedeten Offizieren, welche in ihrer Pension von der Regierung bezahlt werden, nicht gestattet werden darf, Pflichten zu übernehmen, welche sie mit den Staatsinteressen in Konflikt bringen können. Aus welchen Gründen der Ausschuß gerade diese Bestimmung aufgehoben wissen will, ist aus der Vorlage nicht ersichtlich. Vielleicht ist die Erwägung maßgebend gewesen, daß gerade durch den Eintritt von ehemaligen Offizieren in solche Firmen, beispielsweise Privatwerften, Munitionsfabriken und dergl., das Staatsinteresse besser gewahrt und Übervorteilungen besser vorgebeugt werden würde, abgesehen davon, daß dort viele

Offiziere ihrer Vorbildung entsprechend besonders Nützliches leisten und gute Anstellungen finden würden.

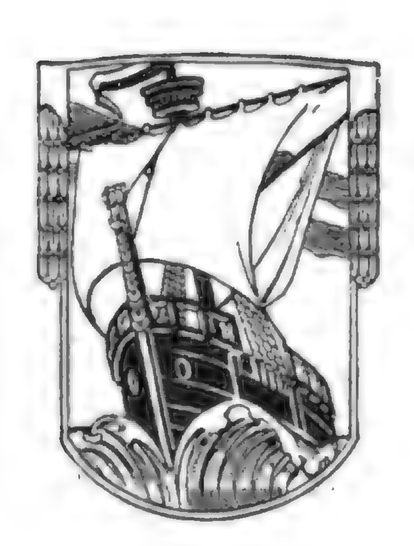
Im übrigen hat der Marinesekretär den Entwurf bei dem Kongresse warm befürwortet und besonders gebeten, falls er in der gegenwärtigen Tagung nicht zur Verabschiedung kommen sollte, ihm auf alle Fälle die geforderten Vizeadmiralstellen oder doch wenigstens zwei davon zu bewilligen.

Präsident Roosevelt hat den Entwurf mit einer besonderen Botschaft begleitet, in welcher er entschieden dafür eintritt und in der Hauptsache folgendes ausführt: Unter dem gegenwärtigen altmodischen Beförderungssystem, welches in keiner Marine ersten Ranges seinesgleichen habe, kämen die Offiziere zum Kapitän zur See erst mit einem Durchschnittsalter von 56 Jahren und zum Kontreadmiral mit 60 Jahren heran. Dieses System sei das Ergebnis einer veralteten Beförderungsmethode, nach welcher alle Offiziere möglichst den Rang des Kontreadmirals erreichen sollten, und opfere den Nutzen des Dienstes dem Interesse individueller Mittelmäßigkeit. Auf diese Weise blieben die Offiziere unnötig lange in untergeordneten Stellungen, gewönnen aber ungenügende Erfahrung in der Führung von Linienschiffen, Geschwadern und Flotten, also gerade in den Stellungen mit höchster Verantwortung, in welchen gerade Erfahrung, Geschick und Initiative den Erfolg bedingen. Die alte wie die neuere Geschichte habe klar und deutlich bewiesen, daß ein leistungsfähiges Personal der Hauptfaktor einer leistungsfähigen Flotte sei. Wie auch sonst eine Flotte beschaffen sein möge, auch mit mächtigen, schnellen Linienschiffen und einer nach den neuesten Erfahrungen entwickelten Taktik käme man immer bedenklich ins Hintertreffen, wenn die Führung Admiralen und Kommandanten anvertraut würde, welchen die für ihre Stellung nötige Erfahrung fehle und denen es an Selbständigkeit und Verantwortungsgefühl mangele. Eine solche Flotte einem gleich starken, aber von energischen und erfahrenen Offizieren geführten Gegner gegenüberstellen, führe zum Unheil. Wenn aber in dem vorliegenden Gesetzentwurfe die Seeoffiziere selbst, um die Leistungsfähigkeit der Flotte zu erhöhen, für viele ihrer Kameraden auf die Aussicht, Flaggoffizier zu werden, verzichteten, so übe man auf der anderen Seite auch nur Gerechtigkeit gegen sie, wenn man ihre höchsten Offiziere auf gleichen Rang stelle mit den Kameraden anderer Flotten, mit welchen sie oft in offizielle Berührung kämen, und das erfordere auch die Würde der Nation. Anderseits werde durch die Vorlage erreicht, daß die Offiziere je 7 Jahre in den Stellungen als Kapitän zur See und Kontreadmiral verbleiben und so auch in diesen Stellungen etwas leisten könnten. Schließlich erziele das Land auch in 7 Jahren eine Ersparnis von 5 Millionen Dollars dadurch, daß die freiwillige Verabschiedung junger Korvettenkapitäne mit Rang und Pension von Fregattenkapitänen aufhöre. Zum Schlusse spricht der Präsident die feste Überzeugung aus, daß ohne die Abänderung des gegenwärtigen Systems durch gerechte und zweckentsprechende Bestimmungen die Zukunft der Flotte ernstlich gefährdet sei.

Eine eingehende Kritik des Entwurfes dürfte sich nach dem Gesagten erübrigen. Seine Tendenz, durch schnelleres Avancement die besten Offiziere in die leitenden Stellen zu bringen in einem Lebensalter, in welchem sie noch nicht verbraucht und imstande sind, Ersprießliches zu leisten, daneben das Offizierkorps im ganzen zu verjüngen und doch

die auszuscheidenden dadurch möglichst zu schonen, daß die Auswahl durch die Kameraden erfolgt und daß sie noch längere Zeit in auskömmlichen Stellungen verbleiben können, ohne daß dieses von der Gnade einzelner abhängt, tritt klar zutage. Dem läßt sich hinzufügen, daß durch die geschworenen Ausschüsse von Offizieren, welche, wie die amerikanischen, ohnehin Gentlemen sind, ungerechter Bevorzugung und Benachteiligung, also jeder Willkür und den in Amerika so häufigen Hintertreppenaktionen nach Möglichkeit vorgebeugt ist. Schließlich scheint, soweit sich das von hier aus beurteilen läßt, das neue System den amerikanischen Anschauungen und Gewohnheiten auch gut angepaßt zu sein. Zweifelhaft könnte erscheinen, ob bei dem immerhin etwas künstlichen Eliminationssystem das für die Ausmerzung der Kapitäne zur See und Fregattenkapitäne festgesetzte Durchschnittsalter der ersten zehn richtig gewählt ist, da doch nicht ohne weiteres gesagt ist, daß gerade diese ausgeschieden werden sollen. Doch kann hierüber nur die Erfahrung entscheiden. Jedenfalls kann man sagen, daß durch die Bewilligung des Vorschlages die Leistungsfähigkeit des amerikanischen Seeoffizierkorps, vor allen Dingen soweit darauf das Lebensalter Einfluß hat, beträchtlich erhöht werden wird.

Rosendahl.



Die Kapitulation des „Bjädowy“ und der Schiffe Nebogatows vor dem Kriegsgericht.

Von Generalmajor a. D. C. von Zepelin.

2. Der Prozeß Nebogatow.*)

Ein eigenartiges Schauspiel bot der Ende Dezember beendete Prozeß Nebogatow. Die Hauptschuldigen in ihm, der Admiral und die Kommandanten der am 28. Mai 1905 dem Feinde ohne Kampf übergebenen Kriegsschiffe, waren, ehe man ihre Verteidigung gehört, schon durch Verlust ihres Offiziertitels bestraft worden. Ehe aber ihre Sache verhandelt wurde, brachte die Presse bereits die Verteidigungsschrift des бывшiй адмиралъ Nebogatow.

Diese in der „Marine-Rundschau“ bereits öfter erwähnte und in einzelnen Teilen angeführte Verteidigungsschrift ist um dessentwillen von weitergehendem Interesse, weil sie zur Entlastung des Admirals den Schwerpunkt auf die eingehende Schilderung des Zustandes des Geschwaders legte, das man ihm zur Nachführung nach Ostasien übergab, eine Schilderung, welche während der Prozeßverhandlung durch die Aussagen des Admirals Rojestwenski sowie von Offizieren und Schiffsingenieuren, namentlich über die artilleristische Armierung, über die Sinkbarkeit, das Kentern der Schiffe u. a., ergänzt wurde.

Das Bestreben der Verteidiger im Prozeß ging wesentlich darauf hinaus, die mangelhafte Beschaffenheit und Ausrüstung der Schiffe, die moralische Unzulänglichkeit der überwiesenen Besatzungen sowie die Unredlichkeit der Verwaltung für die Niederlage der Flotte verantwortlich zu machen. Hierbei wurde ihnen meist allerdings die Aussprache durch den Vorsitzenden des Gerichtshofes beschränkt, ebenso wie den Angeklagten, die den Antrag gestellt hatten, Vernehmungen des Marineministers und hoher Beamter der Marineverwaltung über den Zustand der Flotte sowie die Verlesung der Denkschriften hierüber zuzulassen.

Immerhin aber bietet die von Admiral Nebogatow vor dem Prozesse veröffentlichte, sehr eingehende Verteidigungsschrift so viel Interessantes, daß wir einige Notizen hieraus der den Vorgang selbst behandelnden Anklageschrift voranstellen.

Über den Zustand des ihm anvertrauten Geschwaders sagt Nebogatow: „Anfang Januar 1905 fand unter dem Vorsitze des Großfürsten-Generaladmirals eine Sitzung zur Entscheidung der Frage statt, ob dem Geschwader des Admirals Rojestwenski Verstärkungen nachzusenden wären. Eines der Mitglieder dieser Versammlung, Admiral Birilew, bewies hartnäckig die Notwendigkeit einer Entsendung von Verstärkungen. Seiner Behauptung nach sollte die Artillerie der Japaner nicht mehr in dem guten Zustande sein, in dem sie sich vor dem Ausbruch des Krieges unstreitig befand. Aus diesem Grunde würde auch die durch das nachzusendende »dritte« Geschwader zu verstärkende Flotte Rojestwenskis erfolgreich einen Kampf mit den Japanern führen können. Diese Auffassung hatte der Admiral schon früher dem Großfürsten dargelegt.“

Der Admiral schildert nun den Zustand des ihm überwiesenen Offizierkorps

*) Teil 1 siehe Marine-Rundschau 1906, S. 1241 ff.

und der Mannschaften: Die Ernennung der Offiziere des Geschwaders ging von drei Instanzen aus: dem Haupt-Marinestab, dem Oberkommandierenden des Kriegshafens Kronstadt und dem Kommandierenden des Kriegshafens Kaiser Alexander III. (Libau). Hierdurch wurden die größten Mißverständnisse verursacht; diese hatten zur Folge, daß das Offizierkorps erst 2 bis 3 Tage vor der Ausfahrt vollzählig war. Ein Einleben zwischen Führern und Mannschaften vorher war somit unmöglich.

Sehr schlimm stand es auch mit der Zusammensetzung des Mannschaftsbestandes. Wörtlich sagt Nebogatow darüber: „Die Häfen und Flottenequipagen lieferten mir eine Menge von Dieben und Säufern, die aus Gefängnissen und Disziplinarbataillonen stammten. Mir wurden Leute mit verschleppten Krankheiten überwiesen sowie solche, die eben erst aus dem Krankenhause entlassen waren, ja solche, die unter Polizeiaufsicht standen. Unter den Mannschaften befanden sich Leute, die niemals zur See gefahren waren. Die Unteroffiziere waren zum großen Teile während ihrer früheren Dienstzeit mangelhaft ausgebildet, und da sie häufig unmittelbar aus der Reserve überwiesen waren, hatten sie während der Zugehörigkeit zum Beurlaubtenstande auch diese wenigen Kenntnisse eingebüßt. Während man mir so Leute übergab, die in allen Häfen und Flottenequipagen zusammengelesen waren, nahm man mir oft die besten Mannschaften fort, um sie für Torpedobootszerstörer zu bestimmen, die von dem unter dem Vorsitze des Großfürsten Alexander Michailowitsch stehenden Komitee gebaut wurden, an deren Indienststellung aber noch gar nicht zu denken war.“

Der Admiral schildert sodann den Zustand der ihm überwiesenen Schiffe.*) Wir heben aus seinen Darlegungen nur hervor, daß man in Rußland selbst an der Verwendbarkeit der Küstenpanzer „Admiral Uschakow“, „Admiral Ssenjawin“ und „General-Admiral Apraxin“ für Hochseeoperationen zweifelte, daß ihr Gürtelpanzer sich ebenso wie der des „Imperator Nikolai I.“ infolge Überlastung der Schiffe fast ganz unter Wasser befand und daß ihre größte, nur mit Mühe zu haltende Geschwindigkeit 12 Knoten betrug, die der völlig veraltete „Imperator Nikolai I.“ nicht einmal erreichte. Die Stabilitätsverhältnisse des „Wladimir Monomach“ waren so mangelhaft, daß seine heftigen Schlingerbewegungen ein genaues Abkommen überhaupt nicht gestatteten. Der Dampfer des Luftschifferparks „Ruß“ war ein alter Kauffahrer, der 17 Jahre dem Passagierverkehr gedient hatte. Die Maschinen und Kessel des Dampfers und seine Vorrichtungen zur Gaserzeugung waren völlig unzulänglich. Die Armierung der Schiffe mit Geschützen veralteten Modells, deren unzweckmäßige Aufstellungsart zum Teil die Verwendbarkeit auf große Entfernungen einschränkte, wird von Nebogatow als schwerwiegender Grund für die Übergabe angeführt. „Während ferner die Franzosen als Sprengstoff für ihre Marinegeschütze Melinit, die Engländer Lyddit, die Japaner Schimose einführten, sei man in Rußland bei dem überholten Pyroxylin stehen geblieben. Während die japanischen Geschosse auch beim Auftreffen auf das Wasser sowie beim Begegnen auch des geringsten Widerstandes explodierten, infolge der hohen Temperatur bei ihrer Explosion Brände auf den Schiffen verursachten und giftige Gase entwickelten, hätten den russischen

*) Es waren dies: die Panzerschiffe „Imperator Nikolai I.“, „Admiral Uschakow“, „Admiral Ssenjawin“, „General-Admiral Graf Apraxin“, der große Kreuzer „Wladimir Monomach“, die Transportschiffe „Kuronia“, „Livonia“, der Dampfer „Graf Stroganow“, der Schlepper „Swir“, das Hospitalschiff „Kostroma“ und das Schiff des Luftschifferparks „Ruß“.

Geschossen alle diese Eigenschaften gefehlt. Ihre Leistungen wurden noch dadurch geschwächt, daß sie aus Kronstadt nach Oranienbaum über das Eis geschafft wurden, von wo man sie mittels der Eisenbahn nach Libau brachte, um sie dort längere Zeit schutzlos in der Kälte und Nässe auf dem Bahnhofe liegen zu lassen. — Erst während des Krieges führte man moderne Entfernungsmesser ein, rüstete aber die Schiffe nur ungenügend mit ihnen aus. Weder Offiziere noch Mannschaften waren in ihrer Behandlung geübt, als das Geschwader in See stach."

Die Schilderung des Admirals wird in bezeichnender Weise durch die Zeugenaussagen des Schiffsingenieurs Kostenko ergänzt, der auf dem „Orel" die Katastrophe überlebte. Er sagt von der Gefechtsfähigkeit der russischen Linienschiffe, daß diese in dem Zustande, in dem sie Rußland verließen, so geringe Stabilität besaßen, daß das marinetechnische Komitee den Admiral Rojestwenski wiederholt daran erinnerte, daß man sie vor dem Gefechte so weit als nur irgend möglich erleichtern müsse, um sie vor dem Kentern zu schützen. Nach diesem Zeugen wäre einer der Hauptgründe für die mangelhafte Schießfertigkeit die zu geringe Übung infolge des Mangels an Munition gewesen. Auch hätte die Übernahme eines unverhältnismäßig hohen Kohlenvorrates die Schiffe überlastet und ihre Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit vermindert.

Die Unterlegenheit der russischen Geschützbedienung in der Handhabung der Geschütze bestätigt bei seiner Zeugenaussage der Admiral Rojestwenski, der u. a. angibt, daß die russischen Geschützführer nur auf 25 bis 30 Kabellängen (2,5 bis 3 Seemeilen) Schießübungen ausgeführt, wobei nur 50 Geschützführer tatsächlich schossen, während die übrigen infolge Munitionsmangels nur zusehen konnten. Was die Ausrüstung mit Artilleriematerial anlangt, so behauptet Rojestwenski, daß die Schiffe des Nebogatowschen Geschwaders mit einer genügenden Anzahl weittragender Geschütze ausgerüstet gewesen seien. Die japanischen Geschützführer seien aber im Schießen ausgebildet gewesen und hätten getroffen, die russischen nicht.

Über die Artillerie des Nebogatowschen Geschwaders geben die Zeugenaussagen mehrerer Offiziere sehr interessante Aufklärungen. Namentlich bieten die Ausführungen des ersten Artillerieoffiziers des „Imperator Nikolai I.", des Leutnants Pelikan, einen Einblick in diese Verhältnisse. Nach seinen Angaben war der Munitionsbestand des „Imperator Nikolai I."*) am 28. Mai folgender:

Kaliber und Geschoßart:	In Libau p. Geschütz:	an Bord: Summe:	Am 27. 5. 05 verschossen:	Am 28. 5. 05 vorhanden:
30,5 cm-Panzergranaten . .	30	60	18	42
„ Sprenggranaten . .	36	72	72	—
„ Schrapnells	6	12	4	8
23 cm-Panzergranaten . . .	25	100	23	77
„ Sprenggranaten . .	62,5	250	238	12
„ Schrapnells	15	60	12	48
15 cm-Panzergranaten . . .	72,25	578	318	260
„ Sprenggranaten . .	110,25	882	744	138
„ Schrapnells	16,8	135	25	110

*) Armierung: zwei 30,5 cm-K. L/30, vier 23 cm-K. L/35, acht 15 cm-K. L/35, sechzehn 4,7 cm-SK.

Der erste Artillerieoffizier des „General-Admiral Apraxin", Leutnant Baron Taube, machte vor dem Gericht über den Zustand der Artillerie auf diesem Schiff am 28. Mai folgende Angaben: Von den Geschützen waren nach dem Kampfe des vorhergehenden Tages vier 12 cm- und zehn 4,7 cm-Kanonen vollständig gefechtsfähig und unbeschädigt, dagegen vermochten die 25,4 cm-Turmgeschütze eine größere Zahl von Schüssen nicht mehr auszuhalten, weil ihre Liderungsringe so undicht geworden waren, daß ein weiteres Feuern gefährlich zu werden drohte. Am Morgen des 28. Mai waren an Geschossen noch vorhanden: 12 cm-Sprenggranaten: 9 bis 10 Stück pro Geschütz, 25,4 cm-Spenggranaten: 10 bis 12 Stück pro Geschütz, 25,4 cm-Panzergranaten: 30 Stück pro Geschütz und an Schrapnells der volle Bestand.

Von Interesse ist auch die Aussage des ältesten Offiziers des „Admiral Ssenjawin", Kapitän 2. Ranges Artschwager, über die Gefechtstüchtigkeit dieses Schiffes. Nach seinen Angaben wurden bei Ausführung einer gefechtsmäßigen Schießübung mit Salvenfeuer viele Niete gelockert, und das Schiff begann infolgedessen so stark zu lecken, daß die in der Biscaya bei schlechtem Wetter eindringenden Wassermassen Anlaß zu ernsten Bedenken gaben. Die Dampfruderanlage des Schiffes war nach Aussage Artschwagers so unzuverlässig, daß man häufig zum Handruder seine Zuflucht zu nehmen gezwungen war. — Über die Zeit, welche erforderlich war, um für die Rettung der Besatzung die Boote zu Wasser zu bringen, äußerte sich dieser Offizier folgendermaßen: Zunächst mußte man die Torpedonetze, die als Splitterschutz unter den Booten angebracht waren, entfernen und das Wasser aus den Booten ablassen, mit dem man sie zur Vermeidung von Feuersbrünsten vor dem Gefecht gefüllt hatte, dann erst konnte man sie zu Wasser bringen. Zu diesen Arbeiten waren nach Ansicht des Ersten Offiziers, wenn sie ungestört durch das feindliche Feuer ausgeführt werden konnten, nicht weniger als $1^1/_4$ Stunden, wahrscheinlich sogar $1^1/_2$ bis 2 Stunden erforderlich.

Wir sehen also, wie alle Zeugen ein mehr als trübes Bild von dem Zustande des Materials im Geschwader Nebogatows zeichnen. Im Gegensatz hierzu lauten die Aussagen der Offiziere über die Leistungen des Personals im Gefecht durchweg sehr günstig; die Mehrzahl der Offiziere erklärte, daß es der unermüdlichen Arbeit der Vorgesetzten gelungen sei, aus dem Personal gefechtsbereite, wohldisziplinierte Besatzungen zu erziehen. —

Wir wenden uns nunmehr zu dem Vorgang der Kapitulation selbst, wie er in der auf Grund der Ergebnisse der Untersuchung zusammengestellten Anklageschrift geschildert wird.*)

Am 27. Mai 1905 hatten sich die Panzerschiffe „Imperator Nikolai I.", „Orel", „General-Admiral Apraxin" und „Admiral Ssenjawin" mit den Schiffen des Geschwaders der Admirale Rojestwenski und Fölkersahm an der so tragisch für die Russen verlaufenen Seeschlacht beteiligt.

Von den am 28. bei Nebogatow befindlichen Schiffen hatte besonders der „Orel" unter dem Feuer der Japaner stark gelitten. Er hatte über hundert Treffer

---

*) Mit Rücksicht auf den verfügbaren Raum beschränken wir uns hierauf und verzichten auf die Wiedergabe der früher erschienenen „amtlichen Darstellung" sowie vieler Einzelheiten der Verhandlung selbst, so interessant diese auch sind.

erhalten, so daß die ungepanzerten Teile des Schiffes vollkommen zusammengeschossen waren. Er hatte zahlreiche Lecks, alle Boote waren zerstört, und seine Geschütze waren fast sämtlich beschädigt. An Toten zählte die Besatzung 2 Offiziere und 22 Mannschaften, verwundet waren 11 Offiziere und 64 Mannschaften.

„Imperator Nikolai I.“, auf dem sich Admiral Nebogatow befand, hatte im Kampfe weniger stark gelitten; er hatte jedoch ein 12 zölliges Geschütz eingebüßt. Unbeschädigt war nur der „General-Admiral Apraxin“ und „Admiral Ssenjawin“, welch letzterer einen Verlust an seiner Besatzung nicht zu beklagen hatte.

Um 5 Uhr 30 Min. abends war Admiral Rojestwenski schwer verwundet auf den „Buiny“ übergeführt worden. Er hatte durch ein von einem Torpedoboot überbrachtes Signal dem Admiral Nebogatow den Befehl übergeben und gleichzeitig dem Geschwader befohlen, nach Wladiwostok zu gehen.

Nach dem von den Japanern durch Torpedoangriffe geführten Kampfe in der Nacht zum 28. Mai hatte Nebogatow nur noch die oben genannten vier Panzerschiffe und den Kreuzer „Isumrud“ zu seiner Verfügung; die anderen Schiffe waren teils vernichtet, teils zersprengt.

Gegen Morgen zeigten sich am Horizonte japanische Schiffe, die sich rasch näherten, und um 10 Uhr vormittags des 28. Mai sah sich das Geschwader Nebogatows von 28 japanischen Schiffen eingeschlossen, die zum Erstaunen der Russen so gut wie unversehrt waren. Obgleich die Aussichtslosigkeit eines Kampfes mit dem übermächtigen Feinde allen klar war, bereitete man sich zum Kampfe vor. „Wir werden uns tapferer zeigen, als die von Port Arthur“ — hörte man aus den Reihen der Besatzung des „Imperator Nikolai I.“. Dennoch war der Augenblick der Kapitulation ganz nahe. Denn der verwundete Kommandant des „Imperator Nikolai I.“ hatte dem Flaggkapitän Kroß bereits eröffnet, daß nach seiner Ansicht bei der verzweifelten Lage die Kapitulation gerechtfertigt sei, und diesen Offizier ersucht, diese seine Meinung dem Admiral mitzuteilen. Dies geschah. Der Admiral hatte sodann, nachdem er zuerst ausweichend geantwortet, die Offiziere seines Stabes versammelt und ihnen die Kapitulation vorgeschlagen. Als dieser Vorschlag auf keinen Widerstand stieß, hatte er das internationale Signal geheißt: „Ich ergebe mich und wünsche in Unterhandlung zu treten“. Die russische Flagge wurde niedergeholt und eine weiße Flagge geheißt. Der Erste Offizier des Schiffes, Kapitän Wedernikow, drängte nunmehr den Admiral, die Offiziere sämtlich zu versammeln, um ihnen von seinem Entschluß Mitteilung zu machen. Die meisten Offiziere widersprachen nicht oder schwiegen, nur der Fähnrich Wolkowizki und die Fähnriche Chamier und Nalatschin verlangten Kampf oder Versenkung der Schiffe. Die Beratung wurde durch das Feuer der Japaner unterbrochen, die anscheinend die weiße Flagge nicht bemerkt und das Feuer eröffnet hatten, wodurch sie in kurzer Zeit dem „Imperator Nikolai I.“ sechs Lecks beibrachten; sie näherten sich dabei schließlich bis auf 2,5 Seemeilen. Nebogatow ließ nunmehr die japanische Flagge heißen. Ein Teil der Offiziere und der Mannschaften zeigte sich zwar über die Kapitulation entrüstet, doch raffte sich keiner von wortreichen Protesten zur männlichen Tat auf. Als der Maschinist Petrow das Schiff versenken wollte, hinderte ihn der ihm vorgesetzte Ingenieur hieran. Der Admiral versammelte auch noch die Mannschaften und eröffnete ihnen, er hätte sich entschlossen, zu kapitulieren, um 2000 junge

Menschenleben zu retten. Viele weinten bei dieser Rede, doch dankte ein Teil der Besatzung dem Admiral für die Schonung ihres Lebens. — Um 11 Uhr vormittags kam ein japanischer Torpedobootszerstörer an den „Imperator Nikolai I.“ heran, um den Admiral zu einer Unterredung auf das Flaggschiff Togos zu führen. Dort stellte letzterer dem russischen Admiral die Frage, unter welchen Bedingungen er sich ergebe, worauf dieser antwortete, daß er keine Bedingungen stellen könne, nur bitte, den Offizieren und Mannschaften ihr Eigentum zu gewährleisten und den ersteren die Rückkehr nach Rußland nach Abgabe des Ehrenwortes zu gestatten. Auf Wunsch des japanischen Admirals, der noch die Bedingung stellte, daß von dem Augenblicke der Kapitulation ab nichts auf den Schiffen zerstört werden dürfe, versammelte Nebogatow auf dem „Imperator Nikolai I.“ die Kommandanten der Panzerschiffe, die sich ohne Widerspruch der beschlossenen Kapitulation fügten. Hierauf wurde ein Teil der Besatzung des russischen Flaggschiffs auf den japanischen „Fuji“ überführt, während die zurückgebliebenen Mannschaften in einen Zustand vollständiger Demoralisation verfielen, ein trauriges Schauspiel vor den Augen der Japaner, die das Schiff besetzten.

Die Zustände, welche die Mitteilung der Kapitulation durch Signal auf den anderen Panzern hervorrief, waren ebenfalls außerordentlich traurig. Auf dem „Orel“, der am Tage vorher stark gelitten hatte, beabsichtigte der stellvertretende Kommandant, Kapitän 2. Ranges Schwede, zunächst, den Befehl zur Versenkung zu geben. Trotzdem ließ er das Signal wiederholen und die weiße Flagge heißen. Die Offiziere gaben die widersprechendsten Befehle. Der Ingenieur Parfenow hatte befohlen, die Kingstons zu öffnen; später aber meinte er, daß man das Schiff nicht versenken dürfe, es vielmehr den Japanern unversehrt ausliefern müsse. Der Kommandant verbot, die Geschütze unbrauchbar zu machen und ließ die Munitionskammern schließen, um einen Versuch, das Schiff in die Luft zu sprengen, von vornherein zu verhindern.

Auf dem „General-Admiral Apraxin“ verursachte das Signal zur Kapitulation ebenfalls große Verwirrung. Der Kommandant rief zwar aus, die Kapitulation sei eine Schmach für Rußland, aber auch er beschloß zu kapitulieren und ließ die weiße Flagge heißen. Der Leutnant Schischko erklärte ihm, daß er schießen werde, und ließ tatsächlich auf die bis auf 40 Kabellängen herangekommenen Japaner einen Schuß abgeben. Der Kommandant ließ indessen das Feuer einstellen. Leutnant Fedorow meldete, daß alles zur Versenkung des Schiffes bereit wäre, doch der Kommandant verbot dies und nahm ihm die Schlüssel zu den Kingstons und den Munitionskammern ab. Er untersagte auch den Mannschaften, die Geschütze unbrauchbar zu machen. Offiziere und Mannschaften äußerten wortreich ihre Entrüstung über die Übergabe des Schiffes, doch taten sie nichts, um diese zu verhindern.

Ähnlich waren die Vorgänge, die sich auf dem „Admiral Ssenjawin“ abspielten. Als sich einige Offiziere weigerten, den Auftrag des Kommandanten, die Flagge herunterholen zu lassen, auszuführen, erteilte dieser selbst den Befehl und ließ die japanische heißen. Ebenso widersetzte sich der Kommandant den von mehreren Offizieren ausgesprochenen Bitten, das Schiff in die Luft zu sprengen. Die Zeugenaussagen bestätigen indessen, daß ein tatsächlicher Widerstand gegen die Übergabe auch auf diesem Schiffe nicht geleistet wurde: nur Weinen, Protestieren, aber kein Handeln.

Der Kreuzer „Isumrud“, Kapitän Baron Fersen, wiederholte zwar das

Signal der Kapitulation, nahm aber sofort hohe Fahrt auf und entkam so den Verfolgern.

Es würde indessen zu weit führen, auf die Einzelheiten aller Zeugenaussagen sowie auf die Reden aller Verteidiger einzugehen.

Wenn man das Ergebnis aus der ganzen Verhandlung zusammenfaßt, so ergibt sich zur Charakteristik der Anschauungen des Offizierkorps folgendes:

1. Man sucht die Rechtfertigung für die Kapitulation in dem traurigen Zustand der Schiffe, ihrer Armierung und der geringen Qualität ihres Personals. Dieses alles aber sei eine Folge der in Rußland herrschenden Korruption und des Mangels an Ordnung und Gewissenhaftigkeit in der Verwaltung.

Sehr bezeichnend sagte der Anwalt Jakowlew: „Die Niederlage bei Tsuschima bedeute nicht so sehr einen Seesieg der Japaner, als das einfache Ergebnis der Korruption vieler Generationen des russischen Volkes." Dieser nicht wegzuleugnenden Tatsache gegenüber, die auch in diesem Prozeß zur Geltung gekommen ist, rief ein anderer Verteidiger aus: „Die russische Flotte in Ostasien war vernichtet und konnte nicht durch die Schiffe Nebogatows ersetzt werden. Alle Offiziere sind unschuldig an der Niederlage. Sie ist der Schlußakt eines Dramas in der russischen Geschichte, Tsuschima bedeutet das Sedan des Absolutismus und den Sonnenaufgang einer neuen, freiheitlichen Zeitepoche!"

Ein dritter Verteidiger erklärte: „Nicht Feigheit war es, die unsere Niederlage herbeiführte, auch nicht die Übermacht des Feindes, uns hat die moralische Macht, der Geist des Feindes bezwungen, der seine Machtmittel so zielbewußt, fruchtbringend zu benutzen wußte. Uns hatte man alles genommen, ja mehr, als wir geben konnten, und wir waren dennoch schwach und bis zur Lächerlichkeit schutzlos in den Kampf ausgesandt worden. Nicht vor der Gewalt des Feindes, sondern vor seinen unversehrten Kräften strichen wir die Flagge. Unsere Flagge sank kraftlos herab, nutzlos waren alle Opfer, die das Land gebracht hatte. . . . Es gibt schimpfliche Niederlagen in der Kriegsgeschichte, und auch wir haben solche Niederlagen erlebt, aber das Schimpfliche dieser Niederlage liegt nicht in ihrem Wesen, sondern in ihrer Unvermeidlichkeit. Sie ist die Buße eines Volkes, das man hintergangen hatte und noch hintergeht. Nicht die Angeklagten trifft die Schuld für die Niederlage, sie trifft diejenigen, die dem Volke Opfer auferlegt hatten, nicht um des Landes willen, sondern zu eigenem Nutzen." . . .

2. Der Admiral Nebogatow selbst, dessen Schilderung der taktischen Verhältnisse wir ebenso wie seine Bemerkungen über die Fehler der Führung des Admirals Rojestwenski hier übergehen können, schilderte die Motive für seinen Entschluß mit folgenden Worten: „Um 9 Uhr morgens zeigten sich am Horizont 7 oder 8 japanische Kriegsschiffe. Bald darauf hatte uns das ganze japanische Geschwader umstellt. Ich befahl, das Feuer zu eröffnen, doch der Artillerieoffizier erklärte achselzuckend: »Unsere Geschütze reichen nicht so weit.« Ich wollte die Entfernung vermindern, es war aber unmöglich bei der geringen Geschwindigkeit meiner »Schnecken«. Ich verstehe wohl, daß man in blinder Wut sich auf einen Feind wirft, der Waffen hat, und ihn mit den Fäusten bearbeitet, auch für eine Idee opfert man sich auf. Hier war ich

allein, ohne Ratgeber, nur von Untergebenen umringt, die meine Befehle erwarteten. Ich konnte mir aus den Gesetzbüchern Rat holen, und ich tat es. Der § 354 der Seekriegsgesetze gestattet es unter den Umständen, in welchen ich mich befand, das Leben der Mannschaft zu schonen. Der »Orel« war völlig zerschossen, ein Haufen Eisen und Stahl; er hätte nicht mehr als 10 bis 12 Schüsse abgeben können; zwar hatten auch »Admiral Ssenjawin« und »Admiral Apraxin« schwere Geschütze, und auch sie hätten dem Feinde ihre Lagen entgegenschleudern können, doch was hätte dies genützt, da unsere Versuche, uns dem Feinde zu nähern, vergeblich waren. Ich bin kein weichherziger Mensch und hätte Tausende von Leben geopfert, wenn es Rußland Nutzen gebracht hätte; auch alle meine Untergebenen waren bereit, ihr Leben zu opfern. Ich aber hatte kein Recht, unter den Umständen, unter denen wir am 28. Mai handelten, 2000 junge Menschenleben nutzlos zu opfern. Das Gesetz gestattet, das Leben zu schonen, wenn alle Mittel zu einem Widerstand und zur Rettung erschöpft sind. Darum entschloß ich mich zur Kapitulation."

3. Eine eigenartige Rolle spielt die Entschuldigung mit der Verpflichtung des Gehorsams gegen die Befehle der Oberen. Hervorzuheben ist hierbei die Erklärung des als Zeugen vernommenen Admirals Rojestwenski. Von einem der Verteidiger darüber befragt, ob er einen Befehl über die Kapitulation des Geschwaders unter Umständen, unter denen jeder Widerstand nutzlos gewesen wäre, für alle Teile des Geschwaders für bindend gehalten hätte, bejaht er diese Frage auf das bestimmteste und erklärt auf eine weitere Frage, daß er nicht den geringsten Widerstand seiner Untergebenen gegen seine Befehle geduldet hätte. Obgleich im allgemeinen dem Gesetze der Vorzug vor den Befehlen eines Vorgesetzten gebühre, so dürfe man nicht vergessen, daß ein Untergebener im Ernstfalle nie die Zeit haben würde, die Gesetzmäßigkeit des Befehles seines Vorgesetzten zu beurteilen, und daher blindlings gehorchen müsse. Hierbei weist der Admiral auf den Rückzug von Liauyang hin und fragt den Verteidiger, was wohl geschehen sein würde, wenn sich einige Abteilungen dem von Kuropatkin befohlenen Rückzuge widersetzt hätten: „Es wäre unzweifelhaft ein Chaos entstanden."

Auf die weiter an ihn gerichtete Frage, was er getan haben würde, wenn ein Offizier seinem Befehl über die Kapitulation des Geschwaders Widerstand entgegengesetzt und die Mannschaft aufgefordert hätte, dem Befehle nicht zu gehorchen, erwiderte Rojestwenski: „Ich hätte ihn erschossen!"

Bei dieser Gelegenheit wiederholte Rojestwenski die bei dem Prozeß des „Bjädowy" schon abgegebene Erklärung, „nur er allein und Nebogatow gehörten auf die Anklagebank".

Dementsprechend bat auch Admiral Nebogatow am Ende seiner Verteidigungsrede den Gerichtshof, die degradierten Unteroffiziere seines Geschwaders wieder in ihre alten Chargen*) einzusetzen, da sie eine Schuld an der Übergabe durchaus nicht treffe.

Völlig unaufgeklärt ist es geblieben, auf Grund welcher Überlegungen Nebogatow in der Voruntersuchung erklärte, das Signal der Kapitulation habe nur den „Nikolai I."

*) Dies ist inzwischen vom Marineminister bei dem Kaiser beantragt.

zur Übergabe verpflichtet, nicht auch die anderen Schiffe, während er in der Hauptverhandlung entschieden behauptete, das Signal sei als Befehl für alle Schiffe anzusehen.

Der Vertreter der Staatsanwaltschaft, der in vorteilhaftester Weise aus dem Prozesse gegen die Offiziere an Bord des „Bjädowy" bekannte Generalmajor Wogak, faßte in seiner Anklagerede die eben hervorgehobenen Punkte ins Auge:

Für ihn bedeute die Kapitulation des Geschwaders trotz aller vorgebrachten Gegengründe ein Verbrechen. Den Heldenmut der Humanität, der mit den landläufigen, nach des einen Verteidigers Ausspruch nur für die Verhältnisse längstvergangener Zeit passenden Anschauungen über soldatische Ehre brach und ein paar alte Kriegsschiffe übergab, um Tausende junger hoffnungsvoller Leben zu retten, könne er dem Admiral Nebogatow nicht zusprechen. Wogak erläuterte die Bedingungen, die nach dem russischen Kriegsgesetze allein die Übergabe eines Kriegsschiffes gestatten, dahin, daß alle Verteidigungsmittel erschöpft sein müssen, daß das Schiff dem Untergang nahe sein oder daß eine Feuersbrunst auf dem Schiffe ausgebrochen sein müsse, die nicht gelöscht werden könne, daß schließlich die Besatzung sich weder an Land noch auf Boote zu retten imstande sein müsse — solle die Übergabe gerechtfertigt sein.

Aber auch dann gelte es zunächst, die Zustimmung aller Offiziere einzuholen. Habe eine solche Beratung nicht stattgefunden, so gälten alle Offiziere, die sich der Kapitulation nicht widersetzten, als Mitschuldige.

Die Entschuldigung, daß der Gehorsam den Untergebenen verpflichte, den Befehl zu einer Kapitulation auszuführen, und den Vergleich des befohlenen Rückzuges mit der Kapitulation verwarf General Wogak, und zwar mit dem Hinweise auf das Disziplinargesetz, das dem Untergebenen verbiete, einen Befehl auszuführen, der mit seinem Fahneneide nicht zu vereinbaren sei. Der Befehl des Vorgesetzten könne niemals das Gesetz außer Kraft setzen. Ein solcher blinder Gehorsam gäbe dem verbrecherischen Vorgesetzten eine furchtbare Waffe in die Hand.

Die meisten Rechtslehrer verwürfen daher auch den Grundsatz eines blinden, unbedingten Gehorsams. Diese Anschauung hätte auch Napoleon I. vertreten, der den Gehorsam gegen einen Vorgesetzten, der kapitulierte, als Verrat angesehen haben wollte.

Ebenso hätte schon Peter der Große folgende Grundsätze für das Verhalten der Offiziere einem die Kapitulation beschließenden Vorgesetzten gegenüber aufgestellt: „Wenn der Kommandant eines Schiffes dieses übergeben will, so sollen die Offiziere ihn davon abzuhalten suchen. Ist ihre Ermahnung erfolglos, so sollen sie ihn verhaften und einen anderen Offizier an seiner Statt wählen. Ist auch dieser gewillt zu kapitulieren, so wähle man einen dritten und so weiter. Wenn die Offiziere diese Regel nicht befolgen, so soll man sie hängen."

Der Staatsanwalt beantragte schließlich die Todesstrafe für die Offiziere, die aktiv oder passiv der Kapitulation Vorschub geleistet hätten. Doch, setzte er hinzu, sei diese Strafe seit den Zeiten Peters des Großen nicht vollstreckt worden. Er wünsche ihre Anwendung auch hier nicht, wohl aber befürworte er eine strenge Strafe, die den Angeklagten zeigen solle, wie schwer sie gefehlt hätten.

Die Entscheidung des Gerichtshofes ist bekannt. Nebogatow und die mit ihm kapitulierenden Schiffskommandanten, außer dem Kommandanten des „Orel",

erhielten statt der gesetzmäßigen Todesstrafe zehnjährige Festungsstrafe, aber auch diese beschloß der Gerichtshof dem Kaiser zur Milderung zu empfehlen — mit Rücksicht auf die frühere vorwurfsfreie Dienstzeit der Angeklagten und den Zustand körperlicher und geistiger Erschöpfung, in dem sie sich am 28. Mai infolge der Anstrengungen der Schlacht befanden; einige Offiziere erhielten eine Festungshaft von einigen Monaten, neunundsechzig wurden freigesprochen.

Wir haben die Momente dieses Prozesses, die in psychologischer, technischer und organisatorischer Beziehung für den Seeoffizier von Interesse sind, und die, welche einen Einblick in die inneren Verhältnisse der russischen Flotte geben, bereits hervorgehoben.

Wir beschränken uns darauf, zum Schlusse die Eindrücke zu schildern, welche die Verhandlungen auf den objektiven Zuschauer dieses tragischen Vorganges außerhalb der russischen Grenzpfähle machen mußten und welche sie im eigenen Lande hinterließen.

Zunächst müssen wir unseren Zweifel aussprechen, daß sie auf das russische Seeoffizierkorps, namentlich auf den seine Zukunft bildenden jungen Ersatz, die läuternde Wirkung haben werden, die ein solcher Prozeß in solchem Augenblicke haben sollte. Die Devise jedes Offiziers: „Über das Leben geht doch die Ehre!“ hat weder den Angeschuldigten noch den Verteidigern vorgeschwebt. Die Berichte der russischen Presse machen durch die Schilderungen von Augenzeugen den Eindruck, als hätte in dem Saale, in welchem eine für das moralische Element der russischen Flotte unendlich wichtige, ja Epoche machende Verhandlung stattfand, sich eine Gesellschaft zusammengefunden, die an einem jener Prozesse beteiligt war, die vielleicht sensationelles Interesse haben, aber das innerste Seelenleben der Beteiligten unberührt lassen. Die Einblicke aber, welche wir in den inneren Zustand der Flotte, die Rußland im verhängnisvollsten seiner asiatischen Kriege hinaussandte, werfen konnten, enthüllen ein so düsteres Gemälde, daß Angeschuldigte und Richter in diesem Prozeß nur ein Bild tiefster Beschämung hätten zeigen dürfen.

Die unausgesetzt wiederkehrende Berufung auf den unvollkommenen Zustand der Schiffe macht einen besonders peinlichen Eindruck. Abgesehen davon, daß nicht Einzelne, sondern der Geist des ganzen Offizierkorps die Mitschuld daran im Frieden getragen hat, ist es nicht der Zustand der Schiffe allein, sondern vor allem der Geist ihrer Führer und der Männer, die ihre Geschütze bedienen, der den Sieg oder die Niederlage verbürgt.

Eines der so schmachvoll übergebenen Schiffe trug den Namen des Admirals Ssenjawin. Er hätte die vor Gericht stehenden Offiziere erinnern müssen, daß gerade die ruhmvollen Taten dieses Admirals im Mittelmeere in eine Zeit fielen, als die russische Flotte gänzlich verfallen war. Damals — es war zur Zeit Alexanders I. — wurde die russische Flotte so vernachlässigt, daß, wie Bogdanowitsch schreibt, die russischen Seeleute auf Schiffen kämpften, die sich kaum auf dem Wasser halten konnten. Aber dennoch siegten sie gegen Schweden und Türken.

Denn an der Spitze dieser Schiffe stand ein Ssenjawin.

Während die Vorbereitungen dieses tragischen Prozesses begannen, der für alle Zeiten in der Geschichte der russischen Marine einen dunklen Punkt bilden wird, und

nach den Tagen, an denen die Verhandlungen gegen die Meuterer in Kronstadt geschlossen wurden, da brachten die Petersburger Zeitungen begeisterte Berichte von dem so glänzend verlaufenen — Ball im Marinekadettenkorps. „In diesem Jahre“ — so heißt es in einem dieser Berichte — „gestaltete sich das Fest nicht nur äußerlich, sondern auch aus innerlichen Gründen besonders prunkvoll, ist doch ein Wendepunkt in der Geschichte dieses Korps eingetreten, in dem Sinne, daß die zopfige Scholastik aus diesen alten Räumen verbannt ist.“ . . .

„Hätte man“, so schrieb mir ein für sein Vaterland begeisterter Russe, „nicht dieses Fest zu diesem Zeitpunkte ausfallen lassen können? Es ist schön, daß unsere soldatische Jugend in allen ritterlichen Sitten wohl erfahren ist. Aber man darf auch nie vergessen, daß, wenn man ihr mit Recht lehrt: »Der Soldat muß sich fühlen können!« man nie den Schlußsatz jener herrlichen Schillerschen Verse vergessen darf: »**Denn über das Leben geht noch die Ehre!**«“

Digitized by Google

Der Einfluß der terrestrischen Strahlenbrechung auf die Ortsbestimmung auf See.

(Mit 4 Abbildungen.)

Von Kapitän E. Moll.

Da es trotz aller in dieser Richtung angestellten Versuche bisher noch immer nicht gelungen ist, einen zuverlässig funktionierenden künstlichen Horizont für den Gebrauch auf See zu konstruieren, vermittels dessen es möglich wäre, die Höhen der Gestirne über dem mathematischen Horizont zu messen, bleiben wir nach wie vor darauf angewiesen, zu diesem Zwecke die Meereskimm zu benutzen. Abgesehen von der häufig sehr unangenehmen Tatsache, daß die Kimm bei Nacht oder Nebel gar nicht oder nicht genügend scharf sichtbar ist, macht sich noch der Übelstand bemerkbar, daß sie infolge der unberechenbaren Kapricen der terrestrischen Strahlenbrechung aus ihrer normalen Lage leicht verschoben und dem Auge des Beobachters um namhafte Beträge gehoben oder gesenkt erscheinen kann.

Es ist dies zwar an sich nichts Neues, denn in fast jedem Lehrbuch über Navigation wird darauf hingewiesen, daß auf See beobachtete Höhen über der Meereskimm leicht fehlerhaft werden können, wenn durch außergewöhnlichen Zustand der atmosphärischen Luft die Strahlenbrechung stark beeinflußt wird, so daß die tatsächliche Kimmtiefe von der in den Tabellen angegebenen erheblich abweicht. Trotzdem gibt es heute noch zweifellos sehr viele Navigateure, die diesen Einfluß der Strahlenbrechung ganz gewaltig unterschätzen und demgemäß an dem vollständig falschen und veralteten Verfahren festhalten, die für einen mittleren Strahlenbrechungskoeffizienten verbesserte Kimmtiefe den nautischen Tafeln zu entnehmen. Die Ursache für diese auf den ersten Blick sonderbar erscheinende Tatsache ist zum Teil darin zu suchen, daß die vielen wissenschaftlichen Abhandlungen, die speziell in den letzten Jahren über dieses hochinteressante Thema in den nautischen Zeitschriften veröffentlicht wurden, meistens aus der Feder von Gelehrten stammen und daher in einem Tone gehalten sind, den wenigstens der Durchschnittsseemann der Handelsflotte entweder nicht versteht oder nicht verstehen will, weil er in den knapp bemessenen Stunden der Ruhe, die ihm bei der intensiven Ausnutzung des Begriffs Zeit in der modernen Schiffahrt übrig bleiben, weder Zeit noch Lust hat, des Pudels Kern aus seitenlangen mathematischen Erörterungen mühsam herauszuschälen. — Auf diese Art wird bei den praktischen Seeleuten leicht der Eindruck erweckt, daß es sich um wissenschaftliche Finessen handelt, die in der Praxis vernachlässigt werden können. Da es jedoch feststeht, daß Fehler von 10′ und noch mehr nicht zu den Seltenheiten gehören, ist es zweifellos von großer Wichtigkeit, der Sache etwas näher auf den Grund zu gehen.

Die in den nautischen Tafeln angegebene Kimmtiefe ist für eine mittlere terrestrische Strahlenbrechung berichtigt. Die Berichtigung basiert auf der durch Experimente festgestellten Erfahrung, daß unter normalen Verhältnissen die Hebung eines gesehenen Gegenstandes durch die irdische Strahlenbrechung etwa $^1/_{13}$ seiner Entfernung in Seemeilen, als Minuten des größten Kreises, beträgt. Da die Lichtstrahlen von der Kimm durch die unteren Luftschichten in das Auge des Beobachters gelangen

und gerade die Dichtigkeit dieser durch die obwaltenden meteorologischen Verhältnisse stark beeinflußt wird, ist es wohl ohne weiteres klar, daß die in den Tafeln angegebene Kimmtiefe von der tatsächlichen ganz erheblich abweichen kann. Es ist wohl schon von jedem beobachtet worden, daß Gegenstände, die man über einer Lampe oder einem warmen Ofen sieht, zu zittern scheinen; die Ursache dafür ist darin zu suchen, daß die erwärmte Luft in der kälteren emporsteigt und auf diese Art Luftschichten von ungleicher Temperatur und Dichtigkeit entstehen, die das Licht verschieden stark brechen. Das scheinbare Zittern oder Funkeln der Sterne, welches häufig als Vorbote schlechten Wetters beobachtet wird, dürfte wohl gleichfalls auf die in der Atmosphäre stattfindenden Strömungen kälterer und wärmerer Luft zurückzuführen sein. Man kann daraus mit Recht die Schlußfolgerung ziehen, daß eine abnorme Brechung der Lichtstrahlen, welche vom Horizont in das Auge des Beobachters gelangen, durch ungleiche Verteilung der Temperatur der unteren Luftschichten begünstigt wird. Ganz besonders wird dies der Fall sein, wenn Wasser- und Lufttemperatur erheblich differieren.

Ist das Wasser kälter als die Luft, so erfahren die unteren Luftschichten über dem Wasser eine beträchtliche Abkühlung, die sich erst allmählich in die höheren fortpflanzt, und es entstehen auf diese Art Strata von ungleicher Dichtigkeit. Da nun in dem kühlen dichteren Mittel die von der Kimm in das Auge des Beobachters gelangenden Lichtstrahlen sich dem Einfalllot zuneigen, erscheint die Gesichtslinie gehoben. Eine unter solchen Verhältnissen beobachtete Höhe kann daher bedeutend zu klein gemessen werden, weil die der Tafel entnommene Kimmtiefe zu groß ist. Gegenstände in der Kimm, wie Leuchtfeuer usw., wird man erheblich weiter sehen als unter normalen Verhältnissen, weil die Entfernung vom Auge des Beobachters bis zur sichtbaren Kimm durch diese Hebung vergrößert wird.

Das Umgekehrte ist der Fall, wenn das Wasser wärmer ist als die Luft, weil dann die unteren Luftschichten über dem Wasser erwärmt und lockerer werden. Der Lichtstrahl wird alsdann weniger dem Einfalllot zu gebrochen als unter normalen Verhältnissen, und die Gesichtslinie erscheint gesenkt. Die der Tabelle entnommene Kimmtiefe ist in diesem Falle zu klein und die beobachtete Höhe zu groß gemessen. Gegenstände wie Leuchtfeuer usw. erscheinen in geringerer als der normalen Sichtweite in der Kimm, weil die Entfernung der sichtbaren Kimm entsprechend verkleinert wird.

Eine derartige unregelmäßige Verteilung der Temperatur in den einzelnen Luftschichten, welche die Vorbedingung für außergewöhnliche Strahlenbrechung ist, wird selbstverständlicherweise durch Windstille oder leichte Winde begünstigt, während eine stärkere Brise dazu beiträgt, das Gleichgewicht der Temperatur zwischen den oberen und unteren Luftschichten wiederherzustellen.

Ein sehr gutes Mittel, um den vorerwähnten Übelständen mit Erfolg zu begegnen, bleiben jedenfalls Sternbeobachtungen. In der Dämmerung wird es bei klarem Wetter meistens möglich sein, Sterne in verschiedenen Richtungen des Horizonts, und zwar für die Breite in nördlicher und südlicher Richtung in der Nähe des Meridians, für die Länge dagegen in östlicher und westlicher Richtung in der Nähe des ersten Vertikals kurz hintereinander zu beobachten. Bei einiger Übung und der richtigen Auswahl passender Sterne wird man aus dem mittleren Resultat solcher Beobachtungen einen annähernd richtigen Schiffsort erhalten, vorausgesetzt, daß die Ver-

schiebung des Horizonts durch Strahlenbrechung in allen Richtungen gleichmäßig ist, was in der Regel der Fall sein wird.

Man hat in der Praxis die Erfahrung gemacht, daß es vorteilhafter ist, bei klarem Wetter Höhen über der Kimm von der höchsten zulässigen Stelle des Schiffes aus zu messen, weil man beobachtet hat, daß bei großen Augeshöhen die durch abnorme Strahlenbrechung bewirkte Verschiebung der Kimm weniger bemerkbar ist und der Horizont schärfer begrenzt erscheint. Außerdem hat ein Fehler in der Augeshöhe, der besonders bei schwerem Arbeiten des Schiffes in der See leicht möglich ist, dann weniger Einfluß, was man mit Leichtigkeit durch einen Blick auf die Tafeln und Vergleichung der Zunahme der Kimmtiefe bei verschiedenen Augeshöhen ersehen kann.

Bei unsichtigem, diesigem Wetter, wo der scheinbare Horizont möglicherweise durch den Zustand der Luft verdeckt sein kann, ist es jedoch angebracht, eine möglichst kleine Augeshöhe für die Beobachtungen zu wählen und so nahe wie möglich der Wasseroberfläche zu gehen. Bei einer Höhe von 3 Fuß über dem Wasser ist die Kimm nur 2 Seemeilen entfernt, und es würde daher möglich sein, wenn die Sichtweite nur 2 bis 3 Seemeilen beträgt, von der untersten Stufe der Fallreepstreppe eine Höhe zu messen. Das Resultat einer solchen Beobachtung wird aber stets mit Vorsicht aufzunehmen sein, und es dürfen besonders in der Nähe von Land die sonstigen Vorsichtsmaßregeln, wie langsame Fahrt und beständiges Loten, keinesfalls außer acht gelassen werden.

Namhafte Gelehrte sowohl wie Praktiker haben seit längerer Zeit den Versuch gemacht, in den erwähnten Abweichungen der Strahlenbrechung von den mittleren Werten eine Gesetzmäßigkeit festzustellen; erst in letzter Zeit ist es jedoch gelungen, darin nennenswerte Erfolge zu erzielen.

Es würde zu weit führen, an dieser Stelle auf alle Beobachtungen, die im Laufe der Jahre zwecks Erforschung der Gesetze, nach denen sich die Strahlenbrechung in den unteren Luftschichten vollzieht, näher einzugehen. Bemerkenswert ist jedenfalls, daß bereits alle Beobachter in früherer Zeit, insbesondere*) F. Lingg,**) der am Starnberger See längere Zeit Beobachtungen der Kimm, und E. Kayser,***) der vom Observatorium in Danzig sich über viele Jahre (1863 bis 1876) erstreckende Messungen der Höhendifferenz zwischen dem Leuchtturm von Hela und dem scheinbaren Seehorizont ausführte, **ausnahmslos zu der Erkenntnis gelangten, daß Höhenmessungen über der Kimm um mehrere Minuten fehlerhaft sein können.**

Lingg war bereits auf Grund seiner Beobachtungen zu der Überzeugung gekommen, daß die Unterschiede in der Kimmbewegung weniger durch die Verschiedenheit der absoluten Beträge der Lufttemperatur bedingt sind, als durch die Unterschiede in dem Wechsel der vertikalen Verteilung der Temperatur in den durch die Temperatur des Meerwassers beeinflußten unteren Luftschichten. Leider waren seine Beobachtungen nicht genau genug, um brauchbare Zahlenwerte daraus ableiten zu können.

---

*) „Annalen" 1901, IV, S. 163/164.

**) F. Lingg: „Über die bei Kimmbeobachtungen am Starnberger See wahrgenommenen Refraktionserscheinungen." „Nova Acta Acad. Leopold.", 1889.

***) E. Kayser: „Beobachtungen über Refraktion des Seehorizonts und Leuchtturmes von Hela", angestellt auf dem Observatorium der naturforschenden Gesellschaft zu Danzig. „Schriften der naturforschenden Gesellschaft in Danzig." Neue Folge. IV. Bd., 2. Heft, 1877.

Die ersten brauchbaren Messungen unter Berücksichtigung aller meteorologischen Elemente und insbesondere auch mit Angaben der Wassertemperatur wurden auf dem französischen Schiffe „La Galissonnière" 1884 im Roten Meere, im Indischen Ozean und im Chinesischen Meere bei 9 m Augeshöhe angestellt. Perrin*) selbst fand allerdings daraus nicht das Gesetz, welchem die Kimmtiefe folgt. Die Beobachtungen bilden aber eine willkommene Bestätigung der von Koß aus seinen Messungen aufgestellten Gesetze.

Die letzten, zugleich bedeutendsten und erfolgreichsten Arbeiten wurden von dem österreichischen Seeoffizier (zur Zeit Korvettenkapitän) Koß ausgeführt und zeitigten ein Resultat, das in Fachkreisen so große Beachtung und Anerkennung fand, daß die Koßsche Initiative in gewissem Sinne als bahnbrechend bezeichnet werden kann, da sie den nautischen Kreisen Anregung bot, dieser wichtigen Materie die erforderliche Beachtung zu schenken.

Da streng wissenschaftliche Abhandlungen über die Koßsche Methode in genügender Anzahl existieren, dürfte es genügen, das Resultat seiner Arbeiten zu schildern und daran einige kritische Bemerkungen vom Standpunkt des praktischen Navigateurs zu knüpfen.

Anläßlich der Expedition der „Pola" im Mittelländischen und Roten Meer 1887/88 wurden durch Koß eine große Anzahl systematischer Kimmtiefenbeobachtungen ausgeführt und dabei gleichzeitig die Luft- und Wassertemperatur sowie alle sonstigen erforderlichen meteorologischen Daten notiert. Bei der nachträglichen Sichtung und wissenschaftlichen Untersuchung des anläßlich der Expedition gesammelten Materials stellte sich heraus, daß es durchaus erforderlich und wünschenswert sei, durch weitere systematische Beobachtungen noch mehr Licht in die Sache zu bringen. Man wählte zu diesem Zwecke eine besonders geeignete Stelle beim Fort Verudella in der Nähe von Pola an der Küste des Adriatischen Meeres und beauftragte Koß, die Arbeiten unter Mitwirkung des Linienschiffsfähnrichs Grafen E. Thun-Hohenstein zu leiten. Die Beobachtungen wurden im Jahre 1898/99 von den beiden Offizieren in der Weise vorgenommen, daß sie die Lage der Kimm von morgens bis abends vermittels eines astronomischen Universalinstruments und eines Nivellierinstruments aus drei verschiedenen Augeshöhen (10, 16 und 42 m) verfolgten, und gleichzeitig die Luft- und Wassertemperaturen sowohl in der Nähe des Instruments als auch in der Nähe des Horizonts, letztere von einem Dampfboote in See aus, sowie alle sonstigen in Betracht kommenden meteorologischen Daten feststellten. Die anläßlich der „Pola"-Expedition und bei Verudella gewonnenen Resultate berechtigten Koß zu der wichtigen Schlußfolgerung,**) „daß die Kimmtiefe ebenso wie die terrestrische Refraktion am Lande von der Temperaturdifferenz zwischen dem Beobachtungsorte und dem Orte des anvisierten Objektes abhängt. Man kann daher die Kimmtiefe als eine Funktion des Unterschiedes zwischen der Luft- und Wassertemperatur darstellen; den Luftdruck, die Feuchtigkeit der Luft und die Bewölkung kann man dagegen hierbei ganz vernachlässigen. Auch die Höhe der Temperatur

*) E. Perrin: „Sur les Dépressions de l'horizon de la mer." „Comptes rendus" 129, 1899, S. 495 und S. 597.

**) „Annalen" 1901, IV, S. 165. — „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens", Pola 1900.

selbst ändert den Refraktionskoeffizienten nur so wenig, daß für alle Zonen dieselben Resultate verwendet werden dürfen."

Ferner gelang es Koß, in den Veränderungen der Kimmtiefe infolge von Unterschieden der Luft- und Wassertemperatur eine Gesetzmäßigkeit festzustellen, so daß er in der Lage war, Tabellen zu berechnen, aus denen sich die unter Berücksichtigung der Luft- und Wassertemperatur korrigierten Kimmtiefenwerte entnehmen lassen. Die fraglichen Tabellen wurden in den „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens", Pola 1900, Seite 438, veröffentlicht und später in den „Annalen der Hydrographie" in einem den Gegenstand behandelnden Artikel (Verfasser: Dr. Messerschmidt) mit einer ausführlichen und vorzüglichen wissenschaftlichen Begründung abgedruckt. Leider gaben diese Kimmtiefentafeln die Unterschiede zwischen Luft- und Wassertemperatur nur auf 6′ bzw. 8′, was durchaus nicht als für alle vorkommenden Fälle ausreichend bezeichnet werden kann. Es ist daher mit Freuden zu begrüßen, daß der Astronom des Reichs-Marine-Amts Dr. Kohlschütter sich der dankenswerten Mühe unterzogen hat, die Koßsche Methode eingehend zu studieren und durch Ableitung einer Formel, die der Berechnung der nachstehenden Tafel I zugrunde gelegt

Tafel I.*) Verbesserung der Höhen wegen Änderung der Kimmtiefe mit der Temperatur.

Unterschied der Lufttemperatur in Augeshöhe gegen die Wassertemperatur.											
Die Luft wärmer als das Wasser.											
1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°	12°
′	′	′	′	′	′	′	′	′	′	′	′
+0.4	+0.8	+1.2	+1.6	+2.1	+2.5	+2.9	+3.3	+3.7	+4.1	+4.5	+4.9
Die Luft kälter als das Wasser.											
1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°	12°
′	′	′	′	′	′	′	′	′	′	′	′
−0.4	−0.8	−1.2	−1.6	−2.1	−2.5	−2.9	−3.3	−3.7	−4.1	−4.5	−4.9

Tafel II. Bei Windstille oder sehr flauer Brise.

Augeshöhe	Unterschied der Lufttemperatur in Augeshöhe gegen die Lufttemperatur zunächst dem Wasser.					
	+6°	+5°	+4°	+3°	+2°	+1°
m	′	′	′	′	′	′
6	.	.	.	.	+4½	+2½
8	.	.	.	+6	+4	+2
10	.	.	.	+5½	+3½	+1½
12	.	.	+7	+5	+3	+2
14	.	+7½	+6½	+4½	+3½	+1½
16	+9	+7	+6	+4	+3	+2

Die Verbesserungen in Tafel I und II sind, unter Berücksichtigung des Vorzeichens, der Höhe hinzuzufügen, ehe die Gesamtverbesserungen angebracht sind.

*) Der vom Reichs-Marine-Amt und der Inspektion des Bildungswesens der Marine herausgegebenen nautischen Tafelsammlung entnommen.

worden ist, zu ergänzen. Dr. Kohlschütter hat das Resultat seiner Studien in einem interessanten und lesenswerten Artikel in den „Annalen“ (1903, S. 553/554) veröffentlicht. Da ein gründliches Studium dieses Artikels über das Niveau des gewöhnlichen Vorbildungsgrades der praktischen Seeleute hinausgehende Kenntnisse der höheren Mathematik voraussetzt, soll an dieser Stelle von der Ableitung der von Dr. Kohlschütter berechneten Formel:

$$\text{Kimmtiefe} = 1.82 \sqrt{h} - 0{,}003\, h - 0{,}41 \triangle$$

abgesehen werden.

In der Formel bedeutet $\triangle$ die Differenz: Lufttemperatur in Augeshöhe weniger Wassertemperatur. Das zweite Glied ist seiner Kleinheit wegen nicht berücksichtigt; das erste Glied stellt die bekannte zur Berechnung der mittleren Kimmtiefe dienende Formel dar, wobei der mittlere Koeffizient der terrestrischen Refraktion = 0.11 angenommen ist. Aus der Tafel I ist das dritte Glied zu entnehmen, und zwar mit umgekehrten Vorzeichen als in obiger Formel, da es als Verbesserung an die Höhen und nicht an die Kimmtiefen angebracht werden soll. Das Vorzeichen richtet sich danach, ob das Wasser oder die Luft der wärmere Teil ist. Man hat also bei Benutzung dieser Tabelle nur die in derselben enthaltene Verbesserung unter Berücksichtigung des Vorzeichens der Höhe hinzuzufügen, ehe die Gesamtverbesserung angebracht wird. Wie leicht ersichtlich, wird man die Höhen in der Regel zu klein messen, wenn das Wasser kälter ist als die Luft. Ist das Wasser wärmer als die Luft, so ist das Umgekehrte zu erwarten.

Die den „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens“, Pola 1900, S. 438 entnommene Tafel II gilt für den Fall, daß Windstille oder flaue Brise vorhanden ist, so daß sich warme Luft in der Höhe ansammeln kann, ohne daß der Wind sie mit der unteren kälteren zu vermischen vermag. Dadurch kann sich eine ganz abnorme Zunahme der Temperatur nach oben ergeben, die, wie aus den in Tabelle II enthaltenen Zahlen leicht ersichtlich, eine sehr starke Hebung der Kimm zur Folge hat. Koß hat z. B. in einem solchen Falle im Laufe des Nachmittags stetiges rapides Steigen der Kimm beobachtet, bis sie, die aus 16 m Augeshöhe 7′ 40″ tief liegen sollte, 1′ 7″ über dem Augeshorizonte erschien, wo sie sich eine Stunde lang bis zum Sonnenuntergange hielt; zu gleicher Zeit war sie aus 10 m Augeshöhe, von wo sie 6′ 4″ tief liegen sollte, um 3′ 19″ über den Augeshorizont gehoben. Eine Sonnenhöhe würde man also um 9′ falsch gemessen haben! In solchen Fällen ist nach Koß („Mitteilungen“, 1900, S. 437) überdies noch zu berücksichtigen, daß, wenn die Luftschichten in so abnormer Weise lagern, dies wohl auch noch für eine gewisse Höhe über dem Auge des Beobachters gilt und außer einer abnormen Hebung der Kimm wohl auch der vom beobachteten Gestirne kommende Lichtstrahl im letzten Stücke seines Weges, in den letzten Metern über dem Auge des Beobachters noch eine besondere Ablenkung erfährt.

Was die praktische Nutzanwendung dieser Tafeln anbelangt, so ist dabei zu berücksichtigen, daß es an Bord der Handelsschiffe gänzlich unmöglich ist, die Temperaturbeobachtungen mit einem solchen Genauigkeitsgrad vorzunehmen, wie dieses eigentlich erforderlich und anläßlich der Koßschen Kimmtiefenmessungen auch geschehen ist. Um wirklich zuverlässige Werte zu erhalten, müßte man die Messung der Lufttemperatur

mit einem Aspirations- oder einem Schleuderthermometer und die der Wassertemperatur mit einem Schöpfthermometer vornehmen, — Instrumente, die an Bord der Handelsschiffe wohl nur selten vorhanden sind. Ferner kann ein gänzlich unkontrollierbarer Ungenauigkeitsgrad dadurch herbeigeführt werden, daß die Wassertemperaturen am Orte der Kimm und beim Schiffe verschieden sind. Auf Grund dieser Erwägungen muß man zu der Schlußfolgerung gelangen, daß es grundfalsch wäre, in diesen Tabellen das unfehlbare Heilmittel zu sehen, das dazu berechtigt, blindes Vertrauen in ihre Angaben zu setzen. Trotzdem muß unbedingt zugegeben werden, daß sie einen sehr bedeutenden Fortschritt gegen den früheren Zustand darstellen, wo man überhaupt nicht wußte, in welcher Richtung die durch die terrestrische Strahlenbrechung hervorgerufenen Höhenfehler zu suchen sind. Sofern diese Tafeln unter intelligenter Berücksichtigung der zur Zeit obwaltenden Umstände benutzt werden, wird man sicherlich ein besseres Resultat erzielen, als wenn man einfach das veraltete Verfahren anwendet und die unverbesserte Gesamtbeschickung an die Höhe anbringt.

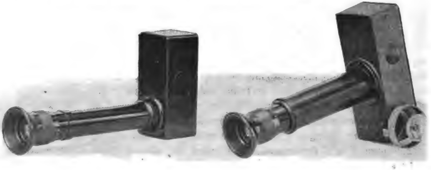
Dr. Messerschmidt von der deutschen Seewarte bemerkt hierzu auf S. 166, 1901, der „Annalen der Hydrographie" folgendes: „Sieht man von dem Gebrauche der eben genannten Instrumente (Schöpfthermometer zum Messen der Lufttemperatur und Aspirations- oder Schleuderthermometer zum Messen der Wassertemperatur) ab, deren allgemeiner Einführung in der Marine viele Hindernisse im Wege stehen, so wird durch die Anwendung der Methode von Koß zur Bestimmung der Kimmtiefen eine wesentliche Erhöhung der Genauigkeit aller astronomischen Messungen auf See erreicht, indem dadurch die Höhen auch in ungünstigsten Fällen mindestens auf 2′ sicher erhalten werden können (dieser Behauptung möchte ich nicht im vollen Umfang zustimmen, ganz besonders dann nicht, wenn die Benutzung der Tafel 2 in Frage kommt. D. V.), während mit der jetzt gebräuchlichen Tabelle für die Kimmtiefen Fehler vom fünffachen Betrage nicht ausgeschlossen sind.

Wenn man bedenkt, daß selbst bei rationeller Anwendung der Koßschen Methode noch immer mit einem recht großen Unsicherheitskoeffizienten bei der Höhenmessung über der Kimm zu rechnen ist, so unterliegt es wohl keinem Zweifel, daß in der nautischen Praxis ein dringendes Bedürfnis für einen einfachen Apparat besteht, der es ermöglicht, die Kimmtiefe durch direkte Messung zu bestimmen. Versuche in dieser Richtung sind auch bereits verschiedentlich gemacht worden. Unter ihnen verdient die Erfindung des amerikanischen Kapitänleutnants Blish hervorgehoben zu werden, der auf die Unregelmäßigkeiten der Kimm dadurch aufmerksam geworden war, daß es sich als unmöglich herausstellte, den Ort eines Kabeldampfers vermittels einseitiger Höhenmessung richtig zu bestimmen. Die Erfindung wird Kimmprisma genannt und besteht aus einem abgestumpften rechtwinkligen Glasprisma, das mittels Aluminiumfassung an der Handhabe des Sextanten befestigt und in der Weise konstruiert ist, daß die eine Seite des Horizonts um 180° reflektiert wird, während man die entgegengesetzte direkt visiert. Bringt man den direkt gesehenen und reflektierten Horizont zur Deckung, so entspricht der am Sextanten gemessene Winkel der doppelten Kimmtiefe, wovon natürlich etwaige Fehler des Instruments in Abzug zu bringen sind.

Ferner hat Dr. Kohlschütter ein sogenanntes Prismenfernrohr zum Messen der Kimmtiefe und Korvettenkapitän Koß ebenfalls einen Apparat zu diesem Zwecke

erfunden. Eine ausführliche Beschreibung der Instrumente von Blish und Kohlschütter ist in den „Annalen der Hydrographie", 1904, Heft IX, S. 514 bis 522, zu finden. Über den Koßschen Apparat ist dem Verfasser nichts Näheres bekannt. Auf die Vor- und Nachteile der vorgenannten Instrumente näher einzugehen, erscheint aus dem Grunde zwecklos, weil der von Dr. Pulfrich, wissenschaftlichem Mitarbeiter der optischen Firma Carl Zeiß in Jena, erfundene Kimmtiefenmesser ihnen gegenüber sehr große Vorteile besitzt und daher mehr Aussicht auf allgemeine Einführung hat. Dr. Pulfrich hat sich auf Anregung von Dr. Kohlschütter mit der Konstruktion dieses Kimmtiefenmessers beschäftigt und ihn nach langwierigen Versuchen so weit vervollkommnet, daß das Instrument nunmehr als reife Frucht der Praxis übergeben werden kann.

Nachdem vorher von mehreren Fachleuten Experimente angestellt waren, bei denen es sich herausgestellt hatte, daß es im Gegensatz zu der Methode von Blish vorteilhafter ist, die Kimmtiefe durch ein vom Sextanten unabhängiges Instrument direkt zu messen, unternahm Professor Stück auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amts auf dem Feuerschiff „Adlergrund" die Prüfung von verschiedenen Kimmtiefenmessern, die ihm zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellt waren. Bei dieser Gelegenheit stellte es sich heraus, daß das Pulfrichsche System allen anderen weit überlegen ist und seinen Zweck in durchaus befriedigender Weise erfüllt.



Abbild. 1. Kimmtiefenmesser.

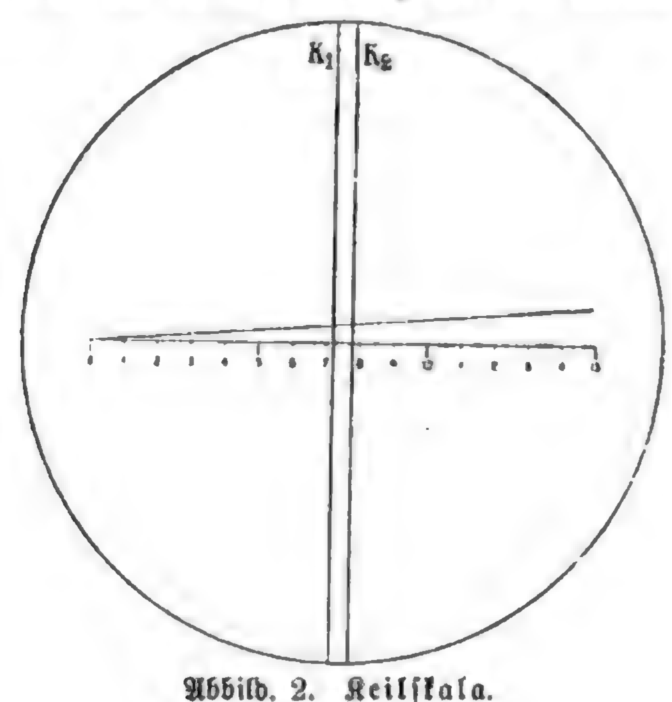
a mit Ablesung im Okular. b mit Trommelablesung.

Die in den „Annalen der Hydrographie", 1904, S. 520, veröffentlichte günstige Kritik des Professor Stück veranlaßte mich, die Firma Carl Zeiß darum zu bitten, mir einen solchen Kimmtiefenmesser zu Versuchszwecken zu überlassen, um während einer Reise nach Philadelphia und zurück mit dem Dampfer der Hamburg—Amerika-Linie „Abessinia" im Juni und Juli 1906 feststellen zu können, ob sich die allgemeine Einführung dieses Instruments befürworten läßt.

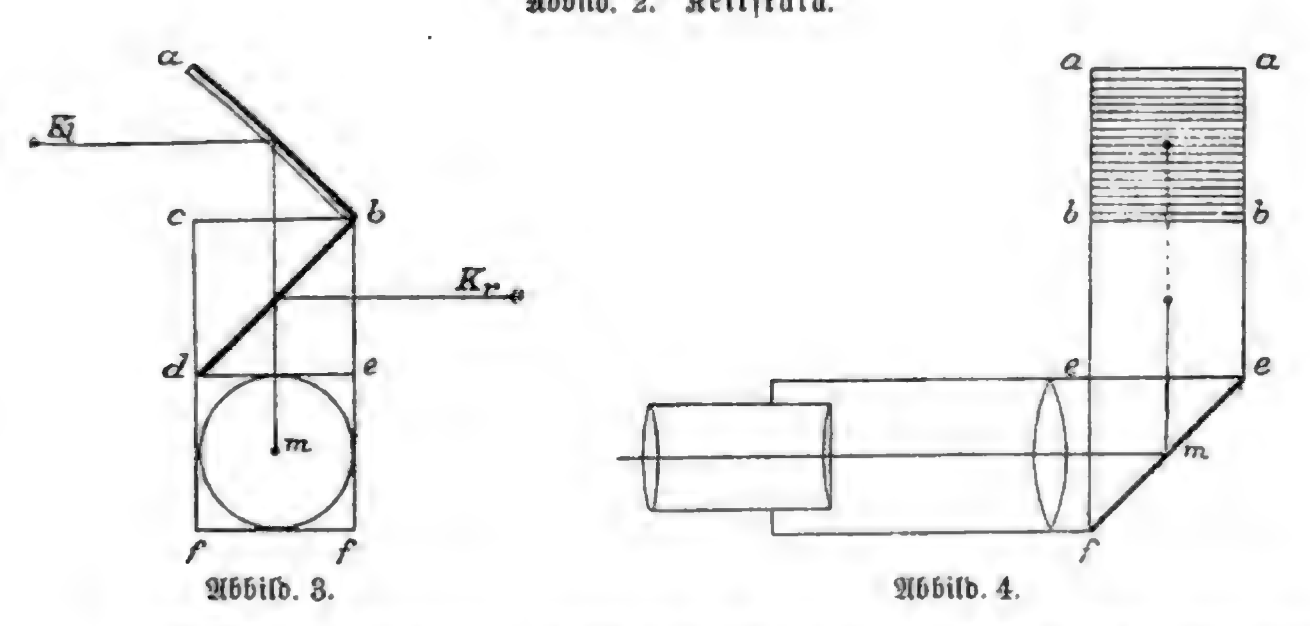
Entgegenkommenderweise wurden mir zu diesem Zwecke zwei Modelle des Apparates, Abbild. 1, a und b, zur Verfügnng gestellt. Die Konstruktion beider Modelle basiert darauf, die Kimmtiefe durch Messung in der Weise zu bestimmen, daß man den Winkel zwischen zwei diametral gegenüberliegenden Seiten der Kimm

Digitized by Google

mißt, dessen Differenz von 180°, wie leicht erklärlich, gleich der doppelten Kimmtiefe sein muß. Zu diesem Zwecke hat man das Prinzip des Winkelspiegels ausgenutzt, der aus zwei kreuzweise zueinander gestellten Einzelspiegeln besteht und bekanntlich die Eigenschaft hat, daß zwei in entgegengesetzter Richtung auf den Winkelspiegel auffallende Lichtstrahlen diesen mit einem von der Haltung des Instruments unabhängigen Richtungsunterschied verlassen; ferner hat man in den Strahlengang einen Winkelmeßapparat eingeschaltet, durch welchen der Richtungsunterschied der beiden austretenden Strahlen entweder direkt gemessen oder um meßbare Beträge variiert werden kann.



Abbild. 2. Keilskala.



Abbild. 3. Abbild. 4.

Das erwähnte Prinzip ist in dem Bau des Instruments in der Weise verkörpert, daß es aus einem annähernd horizontal zu haltenden Fernrohre und einem aus dem Spiegel a b und drei Prismen b c d, b d e und e d f f, zusammengesetzten Spiegelkreuz besteht (siehe Abbild. 3: Ansicht von vorne und Abbild. 4: Seitenansicht), durch das die einander gegenüberliegenden rechts und links vom Beobachter befindlichen Teile des Meereshorizonts im Gesichtsfelde des Fernrohrs gleichzeitig sichtbar gemacht werden. Zwischen den beiden zuerst genannten Prismen, b c d und b d e, befindet sich

eine Silberschicht b d, die streifenförmig zur Hälfte weggekratzt ist und daher sowohl die auffallenden Lichtstrahlen zurückwirft, wie jeder Spiegel, als auch die von hinten kommenden Lichtstrahlen durchläßt, wie eine durchsichtige Glasplatte. Diese Anordnung der Prismen ist auf Anregung des Professor Stück erfolgt,*) der bei dem Versuchsinstrument, das an Bord des Adlergrund-Feuerschiffes in Benutzung war, den Übelstand entdeckte, daß sich die sogenannte doppelte Austrittspupille lästig bemerkbar machte. Von diesem, auch bei dem gewöhnlichen Sextanten vorhandenen Fehler kann man sich leicht dadurch überzeugen, daß man darauf achtet, daß, wenn man in einem Sextanten zwei irdische Gegenstände zur Deckung bringen will und dabei das Auge vor dem Okularloch hin und her bewegt, bald der eine Gegenstand hell und deutlich wird, während der zweite verschwindet, bald der zweite deutlich sichtbar wird, während der erste verschwindet. Um sie zur Deckung zu bringen, muß das Auge eine mittlere Stellung einnehmen, wobei beide schwach sichtbar sind. Dieses ursprünglich recht störende Verschwinden der einen Kimm hat Dr. Pulfrich dadurch beseitigt, daß er die Prismen nicht nebeneinander, sondern hintereinander gestellt und das eine mit einer durchscheinenden Silberschicht belegt hat.

Die beiden Seiten der Kimm erscheinen im Gesichtsfelde als zwei vertikale, bei horizontaler Lage des Fernrohrs einander parallele Linien (K_1 und K_2 in Abbild. 2), deren Abstand voneinander, unabhängig von der Haltung des Instrumentes, gleich der doppelten Kimmtiefe ist. Das Vorzeichen der Kimmtiefe (—, wenn der Meereshorizont unter, +, wenn er über dem mathematischen Horizont gelegen ist) ergibt sich hierbei ohne weiteres durch die Unterscheidung, ob das Band zwischen den beiden Linien Luft oder Wasser ist.

Die Wirkung des Instruments ist die folgende: Der von rechts kommende Kimmstrahl Kr fällt durch die Seite be in das Prisma ein, wird durch die stehengebliebenen Streifen der Silberschicht bd nach unten nach m gespiegelt und bei m wieder in die horizontale, aber zu seiner ursprünglichen Richtung rechtwinklige Richtung abgelenkt und in das Fernrohr geworfen. Der von links kommende Kimmstrahl Kl wird durch den Spiegel ab nach unten geworfen, dringt durch das Prisma bcd, die Streifen, dort wo die Silberschicht bd weggekratzt ist, und das Prisma bde hindurch und gelangt ebenfalls nach m, von wo er zusammen mit dem von rechts kommenden Kimmstrahl in das Fernrohr gespiegelt wird. Der Beobachter sieht also im Fernrohr in der Richtung voraus die Bilder der rechts und links querab liegenden Kimmen wie in Abbild. 2.

Wenn der Spiegel ab senkrecht zu der halbspiegelnden Silberschicht bd steht, so entspricht der Abstand der beiden Kimmbilder der Summe der Kimmtiefen rechts und links querab.

Die beiden mir zur Verfügung gestellten Modelle a und b unterscheiden sich in der Hauptsache durch die Art und Weise, wie die Messung des Winkels bewerkstelligt wird. Das Modell a ist mit einer Einrichtung versehen, die eine direkte Ablesung der Kimmtiefe an einer im Gesichtsfelde des Fernrohres angebrachten sogenannten Keilskala (siehe Abbild. 2) gestattet. Der Beobachter hat zum Zwecke der Messung der

*) „Annalen der Hydrographie" 1904, IX, S. 520 u. 521.

Kimmtiefe nur darauf zu achten, an welcher Stelle der Skala das von den beiden Schenkeln des Keilwinkels und den beiden Meereshorizonten eingeschlossene Viereck annähernd quadratisch erscheint. Das zweite Modell b hat überhaupt keine Okularskala, sondern ist mit einer Mikrometervorrichtung zum Drehen eines der Prismen versehen, welche gestattet, den Zwischenraum zwischen den beiden Meereshorizonten zum Verschwinden zu bringen. Nach dieser Einstellung wird der Kimmwinkel an der mit der Mikrometervorrichtung verbundenen Trommelleitung abgelesen. Die Versuche habe ich an Bord der „Abessinia" in der Weise angestellt, daß, soweit es die Witterungsverhältnisse gestatteten, die Kimmtiefe aus verschiedenen, zwischen 7 und 16 m schwankenden Augeshöhen dreimal täglich, morgens, mittags und abends, gemessen und das Resultat mit den unter Berücksichtigung der Luft- und Wassertemperaturen aus den Koßschen Tabellen entnommenen Werten verglichen wurde.

Hierbei stellte sich zunächst gleich zu Anfang heraus, daß das Modell b mit Mikrometervorrichtung und Trommelablesung für den Seegebrauch bedeutend weniger geeignet ist als das Modell a, weil es sehr schwierig war, die beiden seitlichen Horizonte bei gleichzeitiger paralleler Lage genau zur Berührung zu bringen. Sofern starke Bewegung im Schiffe ist, halte ich dies für gänzlich unmöglich. Ferner habe ich gegen die Konstruktion dieses Modells das sehr schwerwiegende Bedenken, daß die Einstellung der Mikrometervorrichtung sich leicht verschieben kann und daher andauernd einer Kontrolle dadurch bedarf, daß man den Apparat um die Fernrohrachse als Drehungsachse um 180° dreht.

Das mit der Keilskala versehene Modell a bewährte sich dagegen ganz ausgezeichnet und war spielend leicht zu handhaben. Das Instrument ließ sich auch, wenn Bewegung im Schiffe war, mit Leichtigkeit so verschieben, daß die beiden seitlichen Horizonte eine annähernd parallele Lage bekamen und gleichzeitig an der Stelle der Skala sichtbar blieben, wo das von den beiden Schenkeln des Keilwinkels und den ersteren eingeschlossene Viereck annähernd quadratisch erschien. Die parallele Lage der beiden seitlichen Horizonte dient übrigens auch als Anhalt für richtige horizontale Lage des Fernrohrs. Selbstredend kann bei dieser Art Ablesung von einer mathematischen Genauigkeit nicht die Rede sein; meines Erachtens müßte es jedoch jedem normal veranlagten Beobachter leicht fallen, die richtige Lage des kleinen Quadrats an der Einteilung der Skala auf 0,3 genau zu schätzen, was für praktische Zwecke reichlich genügt.

Das Okular des Fernrohrs muß natürlich für das Auge des Beobachters passend eingestellt werden; im übrigen kann an diesem Modell, nachdem die Lage der Prismen einmal richtig adjustiert ist, kaum etwas in Unordnung geraten.

Große Abweichungen der auf diese Art gemessenen Kimmtiefen von den in den gewöhnlichen Tafeln enthaltenen mittleren Werten wurden während der ganzen Reise nicht gefunden, was wohl größtenteils darauf zurückzuführen ist, daß die Luft- und Wassertemperaturen meistens nur um sehr kleine Beträge (höchstens 5° C.) variierten. Die größte Abweichung machte sich am 13. Juni bemerkbar, wo bei schönem klaren Wetter 8 Uhr morgens, auf 40° 43′ N und 57° 09′ W, Lufttemperatur + 17.3° C. Wassertemperatur + 21,5° C., die Kimmtiefe aus 16 m Augeshöhe 8,2′ und aus 7 m Augeshöhe 5,7′ gemessen wurde. Die entsprechenden mittleren Werte hätten

7,1′ bzw. 4,7′, die nach der Koßschen Methode korrigierten $8^1/_2$ bzw. $6^1/_2$ betragen müssen. 8 Uhr nachmittags desselben Tages, auf 40° 23′ N und 60° 14′ W, Lufttemperatur + 14° C., Wassertemperatur + 16° C., wurde aus 16 m die Kimmtiefe zu 6,7′ und aus 7 m zu 5′ gemessen, mithin also zwischen morgens und abends bei 16 m Augeshöhe ein Unterschied von 1,5′ wahrgenommen. Nach Koß hätten die der Differenz zwischen Luft- und Wassertemperatur entsprechenden Werte 8′ bzw. $5^1/_2$′ betragen müssen. Bemerkenswert ist noch, daß an mehreren Tagen, trotzdem die Luft- und Wassertemperaturen um 3 bis 4° differierten, Kimmtiefen gemessen wurden, die den mittleren Tafelwerten entsprachen, mithin also die Anwendung der Koßschen Tabellen das Resultat direkt verschlechtert haben würde. Demgegenüber konnte bei anderen Gelegenheiten das Entgegengesetzte festgestellt werden. Meines Ermessens ist die Erklärung für die Abweichungen der durch das Pulfrichsche Instrument ermittelten Kimmtiefen von den Koßschen Tafelwerten darin zu suchen, daß die Temperaturen auf die allgemein übliche Art gemessen wurden. Das Trocken-Luftthermometer befand sich in einem hölzernen Psychrometerkasten am Achterende des Ruderhauses auf der Brücke in etwa 13 m Augeshöhe. Zum Messen der Wassertemperatur dienten eine kleine Segeltuch-Schlagpütze und das gewöhnliche Wasserthermometer.

Auf Grund einer nachträglichen eingehenden Besichtigung der seinerzeit notierten Resultate habe ich den Eindruck gewonnen, daß speziell das Messen der Lufttemperatur auf diese Art nicht als einwandfrei betrachtet werden kann; es dürfte sich daher empfehlen, bei derartigen Beobachtungen der Temperatur das Thermometer aus dem Psychrometerkasten, wo es vielleicht nicht genügend gegen die Sonnenstrahlen geschützt sein kann, an eine günstige Stelle im Schatten zu bringen und die Lufttemperatur nicht nur in Augeshöhe, sondern auch so nahe wie möglich der Wasserlinie zu messen.

Die Resultate der Beobachtungen berechtigten ferner unbedingt zu der Schlußfolgerung, daß die direkte Messung der Kimmtiefe durch das Pulfrichsche Instrument vorteilhafter ist als die Benutzung der Koßschen Methode, die auf in der gewöhnlichen Praxis an Bord der Schiffe meistens undurchführbaren Voraussetzungen aufgebaut ist. Außerdem ist man dabei von Fehlern in der Augeshöhe unabhängig, was einen weiteren, unter Umständen nicht zu unterschätzenden Vorteil darstellt. Die bereits vorher in diesem Artikel aufgestellte Behauptung, daß es vorteilhafter ist, bei klarem Wetter Höhen über der Kimm aus großen Augeshöhen zu messen, hat bei den Versuchen mit dem Kimmtiefenmesser dadurch Bestätigung gefunden, daß die beiden seitlichen Horizonte in der Regel im Gesichtsfelde des Instruments aus 16 m bedeutend schärfer sichtbar waren als bei 7 m Augeshöhe. Besonders auffallend war es dabei, daß mehrfach bei 7 m Augeshöhe kleine Abweichungen der Kimmtiefe von den mittleren Werten (etwa 0,3′ bis 0,5′) beobachtet wurden, die bei 16 m Augeshöhe verschwanden. Da sich dies speziell in solchen Fällen bemerkbar machte, wo bei steifer Brise und gleicher Luft- und Wassertemperatur eine normale Kimm zu erwarten war, muß man annehmen, daß ein höherer Standpunkt des Beobachters günstiger ist als ein niedriger.

Gegen die vorbeschriebene Art der Messung der Kimmtiefe läßt sich der Einwand

erheben, daß die Kimmtiefe rechts und links vom Beobachter nicht immer gleich zu sein braucht. In der Tat sind schon mehrfach verschiedene Kimmtiefen an verschiedenen Stellen des Horizonts beobachtet worden, wenn auch systematische Untersuchungen nach der Richtung bis jetzt nicht vorliegen. Da man mit dieser Fehlerquelle stets zu rechnen haben wird, ist es durchaus empfehlenswert, die mit dem Apparat ausgeführte Messung an verschiedenen Stellen des Horizonts zu wiederholen. Dies ist an Bord der „Abessinia“ in etwa 50 Fällen geschehen; eine irgendwie nennenswerte Abweichung der Resultate wurde jedoch in keinem Falle festgestellt. Sollte sich ein solcher Fall ereignen, so wird der vorsichtige Navigateur, der es versteht, Theorie und Praxis in zweckmäßiger Weise zu vereinigen, selbstredend ein noch größeres Fragezeichen hinter das Resultat seiner astronomischen Beobachtungen machen als sonst.

Als besonders interessant und lehrreich verdient noch hervorgehoben zu werden, daß während der Koßschen Kimmtiefenbeobachtungen Hebungen der Kimm von 10′ und Senkungen von 3′ aus der normalen Lage festgestellt worden sind, wodurch die schon häufig von praktischen Navigateuren aufgestellte Behauptung, daß über der Kimm gemessene Höhen unter Umständen um sehr große Beträge fehlerhaft werden können, bestätigt wird. Diese Tatsache erscheint um so bedenklicher, als es erfahrungsgemäß festgestellt ist, daß abnorme Hebungen und Senkungen der Kimm vorzugsweise bei schönem klaren Wetter auftreten, wo der Meereshorizont so wunderbar scharf und schön begrenzt erscheint, daß der Unbefangene nichts Böses vermutet. In einem von dem früheren Kapitän der Hamburg—Amerika-Linie Freiherrn v. Schrötter verfaßten und in den „Annalen der Hydrographie“ (Heft IV, 1905, S. 158 bis 171) veröffentlichten Artikel, der den „Einfluß der irdischen Strahlenbrechung auf die Navigierung“ behandelt, ist nachstehende sehr interessante Aufstellung enthalten, die angibt, in welchen Meeresteilen man starker und ungewöhnlicher Strahlenbrechung besonders häufig begegnet.

„Man kann starke und ungewöhnliche Strahlenbrechung besonders häufig in folgenden Meeresteilen antreffen:

1. Beständig während des ganzen Jahres.

a) In der Umgebung der Neufundlandbank, wo die kalte polare Strömung mit dem warmen Wasser des Golfstroms in Berührung tritt.
b) An der Westküste Afrikas von Kap Blanko bis nach Mogador. (Aufquellen kalten Tiefseewassers.)
c) An der Westküste Afrikas von dem Kap der guten Hoffnung bis zum Kongo. (Aufquellen kalten Tiefseewassers.)

2. Vorübergehend, aber besonders häufig oder zu bestimmten Jahreszeiten.

a) In den Meeresteilen der gemäßigten Zone im Frühling und Sommer.
b) In der kalten Zone über eisfreiem, von Eis umgebenem Wasser.
c) An einzelnen Küsten, wo hohe schneebedeckte Gebirge bis dicht an tropische Meere treten, bei ablandigen lokalen Winden, z. B. in der Nähe der Sierra Nevada de Santa Marta, Columbien; an der Westküste von Nord- und

Südamerika, wo die Anden dicht an das Meer herantreten. (Es steht nicht fest, ob diese auffälligen Strahlenbrechungen von aufquellendem kalten Tiefseewasser oder anderen Ursachen herrühren.)

d) An den Küsten warmer tropischer Meere, in die große Flüsse im Frühling das von den Gebirgen kommende kalte Schneewasser und Gletscherwasser ergießen, beispielsweise im Golf von Mexiko vor der Mississippimündung.

e) An Küsten und Buchten, an denen zeitweilig besonders starke Strömungen vorbeifließen und dadurch kaltes Tiefseewasser heraufgesaugt wird, z. B. in der Bucht von Rio de Janeiro und Santos westlich von Kap Frio durch die nach Südwesten abgelenkte Passatströmung. An der afrikanischen Küste zwischen Kap Palmas und Kap Three Points in der Zeit des stärksten Südwestmonsuns, wenn der stärkste Guineastrom zu erwarten ist, im Juni bis September.

f) An der Ostküste Afrikas nördlich, östlich und südlich vom Kap Guardafui bis Ras Hafoun von Mai bis Oktober.

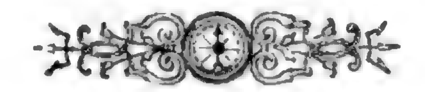
Nach sonstigen noch vorliegenden Meldungen kann man Spiegelungen und starke Refraktionserscheinungen beobachten: An der Südküste Australiens, in den Binnenmeeren an der Ostküste Asiens, dem Ochotskischen Meer, Japanischen Gelben Meere und in der Chinesischen See; im Mittelländischen, im Schwarzen und im Roten Meere."

Diese Aufstellung ist um so beachtenswerter, als Kapitän v. Schrötter, als jetzigem Beamten der Seewarte, das umfangreiche Material dieses für die Schiffahrt so außerordentlich wertvollen Instituts zur Verfügung stand. Der übrige Inhalt des Artikels, der, von einem Seemann für Seeleute geschrieben, sich durch klare Verständlichkeit und Berücksichtigung der in der Praxis maßgebenden Momente auszeichnet, ist ebenfalls sehr lesenswert.

Wenn man bedenkt, wie gefährlich der Einfluß der in Vorstehendem geschilderten Veränderlichkeit der Kimmtiefe infolge der irdischen Strahlenbrechung auf die Ortsbestimmung auf See einwirken kann, ist es wohl mit Recht als ein großer Fortschritt zu bezeichnen, daß dem praktischen Navigateur durch das Pulfrichsche Instrument ein Mittel in die Hand gegeben ist, den Fehler rechtzeitig zu entdecken, ehe er seine unheilvolle Wirkung geltend machen kann. Manche Strandung, die auf außergewöhnliche und allen bisherigen Erfahrungen widersprechende Strömungen zurückgeführt werden mußte, weil sich eine andere Erklärung absolut nicht finden ließ, dürfte durch Fehler in der Ortsbestimmung infolge der Einwirkung der terrestrischen Strahlenbrechung auf die Höhenmessungen über der Kimm verursacht sein.

In der terrestrischen Navigation ist der Einfluß der irdischen Strahlenbrechung naturgemäß ebenfalls zu berücksichtigen. In erster Linie kommen die Fälle in Betracht, wo man nachts ein Leuchtfeuer in oder aus der Kimm peilt und auf diese Art den Abstand nach den Angaben der Karte oder der Feuerbücher unter Berücksichtigung der Augeshöhe feststellt. Wie bereits an anderer Stelle bemerkt, wird die Entfernung vom Auge des Beobachters vergrößert oder verkleinert, je nachdem die Gesichtslinie durch die meteorologischen Verhältnisse gehoben oder gesenkt erscheint. Das Resultat der sogenannten Kimmpeilungen ist daher schon aus diesem Grunde mit großer Vorsicht aufzunehmen. Das Gleiche gilt von Abstandsbestimmungen durch Schätzung,

speziell in den Gegenden, wo außergewöhnliche Strahlenbrechung zu erwarten ist. Es gibt Seeleute, die stolz darauf sind, im Schätzen des Abstandes vom Lande eine große Übung zu besitzen, und in diese Fähigkeit ein Vertrauen setzen, das unter Umständen sehr bedenkliche Folgen haben kann. Es kann nicht dringend genug geraten werden, jede nur denkbare Gelegenheit zu benutzen, um den Schiffsort in der Nähe von Land durch Peilungen, Winkelmessungen und Lotungen zu kontrollieren und sich auf Schätzungen niemals zu verlassen. Ein altes englisches Sprichwort sagt: „It is better to be safe, than to be sorry."



Meinungsaustausch.

I.

Der taktische Wert der Geschwindigkeit.

Der Artikel im Dezemberheft der „Marine-Rundschau" „Der taktische Wert der Linienschiffsgeschwindigkeit" behandelt auf Grund mathematischer Beweise die Einschätzung der unterlegenen Geschwindigkeit im Gefecht, für die ja der Kampf auf dem inneren Bogen und das Maß der Konzentrationsfähigkeit der langsameren Linie eine Rolle spielt. Es soll in nachstehenden Zeilen der Versuch gemacht werden, im Anschluß an jene Beweise die Geschwindigkeit gemeinverständlicher und umfassender auf mathematischem Wege taktisch zu bewerten.

I. Zwei Flotten von annähernd gleicher Geschwindigkeit werden die Entscheidung im laufenden Gefecht auf mehr oder minder parallelen Kursen suchen müssen. Bei der willkürlichen Annahme von zwei kämpfenden Linien zu je fünfzehn Schiffen, einer Länge beider Linien von je 3,3 Seemeilen (6112 m) und einer Gefechtsentfernung von 3 Seemeilen (5556 m) wird sich unter der Voraussetzung, daß beide Linien ihr Feuer auf das feindliche Spitzen- oder Schlußschiff konzentrieren wollen, das Gefecht so abspielen müssen, wie Abbildung 1 zeigt.

Abbildung 1.

Aus Abbildung 1 geht hervor, daß unter den gemachten Voraussetzungen das Schlußschiff der linken Linie (Nr. 15) das Spitzenschiff der rechten Linie 42° achterlicher als recht voraus peilt, Nr. 14 hingegen 44°, Nr. 13 47°. Nimmt man den Bestreichungswinkel der achteren Türme zu 45° achterlicher als recht voraus an, so können bei Konzentration der ganzen Linie auf das feindliche Spitzenschiff zwei

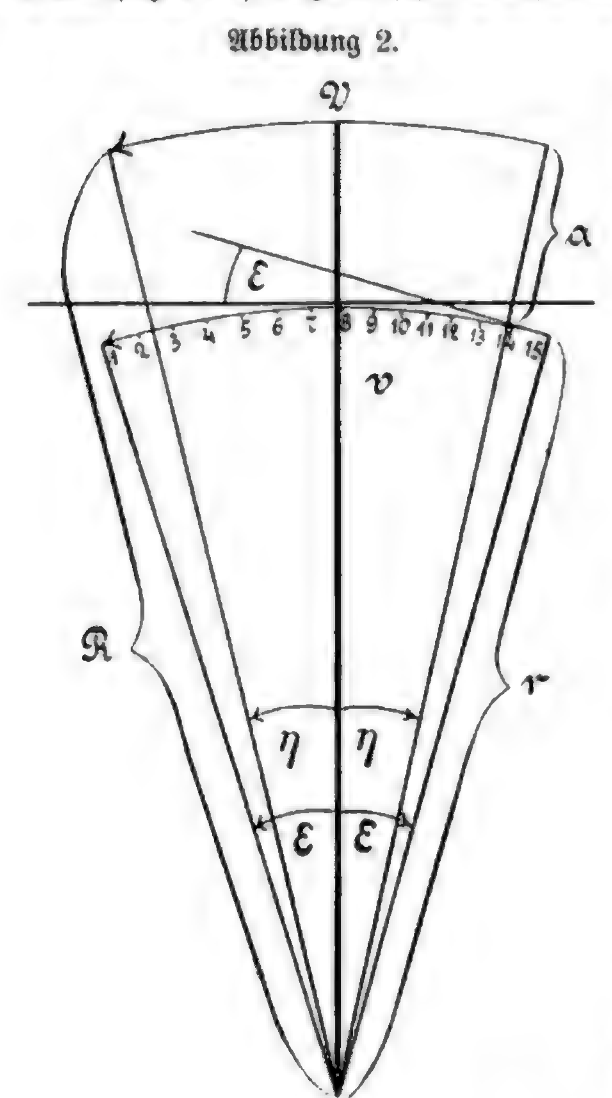
Schiffe (Nr. 14 und 15) ihre achteren Türme nicht gebrauchen — es fallen also in der ganzen Linie vier schwere Geschütze aus.

Wird die Linie größer, als in Abbildung 1 angenommen, so vermindert sich der Peilungswinkel des feindlichen Spitzenschiffes um etwa $1^1/_2$° für jedes Schiff; das siebzehnte Schiff wird also rund 39°, das neunzehnte Schiff rund 36° als Peilungswinkel haben. Auch für diese und alle folgenden Schiffe fallen die hinteren Türme aus.

Dieser Nachteil besteht bei beiden Linien: er kann dadurch ausgeglichen werden, daß man die Gefechtsentfernung mindestens ebenso groß macht wie die eigene Linie.

II. Zwei Flotten von ungleicher Geschwindigkeit werden nach taktisch richtigen Grundsätzen auf konzentrischen Kreisen laufen — die langsamere auf dem inneren Bogen. Die Beziehungen der Krümmung dieser konzentrischen Kreise zu den Geschwindigkeiten der beiden Linien ergeben sich aus nebenstehender Abbildung 2, in der V die größere, v die kleinere Geschwindigkeit, R den größeren, r den kleineren Halbmesser, a die Gefechtsentfernung bezeichnen sollen.

Abbildung 2.



Nach unserer Voraussetzung werden beide Linien ihren gesamten Kreisumfang in derselben Zeit mit der ihnen zur Verfügung stehenden Geschwindigkeit durchlaufen; daher folgt: $\frac{2\,R\,\pi}{2\,r\,\pi} = \frac{V}{v}$ oder $\frac{V}{v} = \frac{R}{r}$.

Setzen wir an Stelle von R den aus der Abbildung 2 sich ergebenden Wert r + a ein, so lautet die Formel:

$$\frac{V}{v} = \frac{r + a}{r}.$$

Für die Gefechtsentfernungen von 3 und 4 Seemeilen sowie für die Geschwindigkeiten von 16 bis 25 Meilen sind nachfolgend die Halbmesser der konzentrischen Kreise in Seemeilen berechnet. (Vgl. Tabelle I auf der folgenden Seite.)

Mit Hilfe dieses Halbmessers kann der Verlust an Konzentrationsfähigkeit der langsameren Linie und der Gewinn an Konzentrationsfähigkeit der schnelleren Linie unschwer berechnet werden.

Aus Abbildung 2 geht hervor, daß alle Schiffe bis auf die beiden mittleren durch die Krümmung der Linie an Bestreichungswinkel verloren bzw. gewonnen haben, und zwar umsomehr, je weiter sie vom mittleren Schiffe in der Linie abliegen. Das Maß des Verlustes an Bestreichungswinkel des letzten Schiffes der langsameren Linie (Nr. 15) ist in Abbildung 2 mit ε bezeichnet und wird gefunden als Schnittwinkel der Tangenten

Tabelle 1.

Halbmesser des konzentrischen Kreises, den die langsamere Flotte steuert (r), ausgedrückt in Seemeilen.

	Gefechtsentfernung 3 Seemeilen (5556 m)									Gefechtsentfernung 4 Seemeilen (7408 m)									
	Geschwindigkeit der langsameren Linie (v)									Geschwindigkeit der langsameren Linie (v)									
Geschwindigkeit d. schnelleren Linie (V)	16	17	18	19	20	21	22	23	24	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Geschwindigkeit d. schnelleren Linie (V)
16	∞									∞									16
17	48	∞								64	∞								17
18	24	51	∞							32	68	∞							18
19	16	25,5	54	∞						21,3	34	72	∞						19
20	12	17	27	57	∞					16	22,7	36	76	∞					20
21	9,6	12,8	18	28,5	60	∞				12,8	17	24	38	80	∞				21
22	8	10,2	13,5	19	30	63	∞			10,7	13,6	18	25,3	40	84	∞			22
23	6,9	8,5	10,8	14,3	20	31,5	66	∞		9,1	11,3	14,4	19	26,7	42	88	∞		23
24	6	7,3	9	11,4	15	21	33	69	∞	8	9,7	12	15,2	20	28	44	92	∞	24
25	5,3	6,4	7,7	9,5	12	15,8	22	34,5	72	7,1	8,5	10,3	12,7	16	21	29,3	46	96	25

Tabelle 2.

Maximum des Unterschiedes an Bestreichungswinkel (2 ε) beim ersten bzw. letzten Schiffe der langsameren Linie, ausgedrückt in Graden.

(Länge der Linie: 3,3 Seemeilen.)

	Gefechtsentfernung 3 Seemeilen (5556 m)									Gefechtsentfernung 4 Seemeilen (7408 m)									
	Geschwindigkeit d. langsameren Linie (v)									Geschwindigkeit d. langsameren Linie (v)									
Geschwindigkeit d. schnelleren Linie (V)	16	17	18	19	20	21	22	23	24	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Geschwindigkeit d. schnelleren Linie (V)
	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	
16	0									0									16
17	3,9	0								3,0	0								17
18	7,9	3,7	0							5,9	2,8	0							18
19	11,8	7,4	3,5	0						8,9	5,6	2,6	0						19
20	15,8	11,1	7,0	3,3	0					11,8	8,4	5,2	2,5	0					20
21	19,8	14,8	10,5	6,6	3,2	0				14,8	11,1	7,8	4,9	2,4	0				21
22	23,7	18,5	14,0	9,9	6,3	3,0	0			17,7	13,9	10,5	7,4	4,7	2,3	0			22
23	27,7	22,2	17,5	13,2	9,5	6,0	2,9	0		20,7	16,7	13,1	9,9	7,9	4,5	2,2	0		23
24	31,6	25,9	21,0	16,5	12,6	9,0	5,8	2,7	0	23,6	19,5	15,7	12,4	9,5	6,8	4,4	2,1	0	24
25	35,6	29,5	24,4	19,8	15,8	12,0	8,6	5,5	2,6	26,6	22,2	18,4	14,9	11,9	9,0	6,5	4,1	2,0	25

an die Punkte 15 und 8. Da die Tangenten den Winkel ε miteinander bilden, so schließen die beiden auf den Tangenten senkrecht stehenden Halbmesser denselben Winkel ein. In gleicher Weise kann man den Gewinn an Bestreichungswinkel für das letzte Schiff der schnelleren Linie berechnen (Winkel η); die Summe beider Winkel $(\varepsilon + \eta)$

ist dann der Unterschied an Bestreichungswinkel zwischen den beiden letzten Schiffen der Linien, hervorgerufen durch die Krümmung der Linien. Diese Summe stellt das Maximum des Nachteiles bei der langsameren Linie dar. Jedoch besteht dieses Maximum nur bei Konzentration des Feuers der ganzen Linie auf das feindliche Spitzen- oder Schlußschiff und zwar in diesem angenommenen Falle nur bei dem letzten Schiffe der langsameren Linie (Nr. 15). Ohne einen großen Fehler zu begehen, kann man dies Maximum als $2\,\varepsilon$ annehmen (anstatt $\varepsilon + \eta$). Den Wert für $2\,\varepsilon$ gibt Tabelle 2, die mit Hilfe des Halbmessers r (Tabelle 1) und der Tabelle der Logarithmen-Tafel „Länge des Kreisbogens für den Radius 1" errechnet ist.

Aus der Tabelle 2 gehen unmittelbar die bekannten Tatsachen hervor, daß der Nachteil der geringeren Geschwindigkeit bei sonst gleichen Verhältnissen abnimmt:

1. Mit der größeren Gefechtsentfernung (siehe die entsprechenden Zahlen bei 3 Seemeilen und 4 Seemeilen Gefechtsentfernung);
2. mit höheren absoluten Geschwindigkeiten.

3 Seemeilen Geschwindigkeitsunterschied bedingen bei 16 und 19 Meilen Geschwindigkeit 12° Bestreichungswinkelunterschied (3 Seemeilen Gefechtsentfernung), bei 22 und 25 Meilen Geschwindigkeit hingegen nur 9°.

Aus der Abbildung 2 geht ferner unmittelbar hervor, daß der Nachteil der langsameren Geschwindigkeit ebenfalls mit der Länge der Linie abnimmt — bei halber Länge tritt auch nur der halbe Bestreichungswinkelunterschied im Maximum hervor.

Ein Vergleich der Abbildungen 1 und 2 führt unter der Annahme, daß V = 19 Meilen, v = 16 Meilen, Gefechtsentfernung = 3 Seemeilen, die Länge der Linie = 3,3 Seemeilen ist, zu folgendem Ergebnis:

Während in Abbildung 1 das Schlußschiff (Nr. 15) bei Konzentration des Feuers auf das Spitzenschiff des Gegners dieses 42° achterlicher als recht voraus peilte, wird unter den oben aufgeführten Annahmen das Schlußschiff der langsameren Flotte $\frac{11{,}8^\circ}{2} = 6^\circ$ (siehe Tabelle 2) weniger Bestreichungswinkel, das Schlußschiff der schnelleren Flotte $\frac{11{,}8^\circ}{2} = 6^\circ$ mehr Bestreichungswinkel zur Verfügung haben.

Das letztere Schiff wird also einen Peilungswinkel des feindlichen Spitzenschiffes von $42^\circ + 6^\circ = 48^\circ$ haben und jetzt auch den hinteren Turm gebrauchen können; die ganze schnellere Linie hat demnach vier schwere Geschütze mehr im Gefecht als in Abbildung 1.

Das Schlußschiff der langsameren Flotte peilt das feindliche Spitzenschiff $42^\circ - 6^\circ = 36^\circ$ achterlicher als recht voraus; die ganze langsamere Linie wird wegen der Krümmung noch weniger achtere Türme im Gefecht haben können als in Abbildung 1.

Der Verlust der zwischen Mittelschiff und Schlußschiff liegenden Schiffe der langsameren Linie (Nr. 9 bis 14) nimmt gleichmäßig nach dem Mittelschiff um $^6/_7{}^\circ$ für jedes Schiff ab; er beträgt beim dreizehnten Schiffe noch $6^\circ - 2 \times {}^6/_7{}^\circ = 4^\circ$. Das dreizehnte Schiff also, das auf parallelen Kursen der beiden Linien seinen achteren Turm noch gebrauchen konnte, wird jetzt das feindliche Spitzenschiff $47^\circ - 4^\circ$

= rund 43° achterlicher als recht voraus peilen und seinen achteren Turm nicht mehr ins Gefecht bringen können.

Um nun festzustellen, bei welchen Schiffen beider Linien — auch längere Linien als fünfzehn Schiffe angenommen — die Behinderung des achteren Turmes beginnt bzw. aufhört, sind in Tabelle 3 die Peilungswinkel des feindlichen Spitzenschiffes für die in Betracht kommenden Schiffe berechnet.

Tabelle 3.

Peilungswinkel des feindlichen Spitzenschiffes bei Gefechtsentfernung von 3 Seemeilen.

Nummer des Schiffes in der Linie	V = v Peilungswinkel der linken Linie	V = v Peilungswinkel der rechten Linie	Verlust bzw. Gewinn bei der Krümmung	V = 19 Meilen, v = 16 Meilen Peilungswinkel der linken (langsameren) Linie	V = 19 Meilen, v = 16 Meilen Peilungswinkel der rechten (schnelleren) Linie	Bemerkungen
11	51,6°	51,6°	$5{,}9^\circ - 4 \times \frac{5{,}9^\circ}{7} = 2{,}5^\circ$	49,1°	54,1°	Die Schiffe beider Linien können die achteren Türme ins Gefecht bringen.
12	49,0°	49,0°	$5{,}9^\circ - 3 \times \frac{5{,}9^\circ}{7} = 3{,}4^\circ$	45,6°	52,4°	
13	46,5°	46,5°	$5{,}9^\circ - 2 \times \frac{5{,}9^\circ}{7} = 4{,}2^\circ$	42,3°	50,7	Die Schiffe der langsameren Linie können ihre achteren Türme nicht benutzen, während die Schiffe der schnelleren Linie sie in das Feuer bringen können. Differenz im Maximum: 12 schwere Geschütze.
14	44,3°	44,3°	$5{,}9^\circ - 1 \times \frac{5{,}9^\circ}{7} = 5{,}1^\circ$	39,2°	49,4°	
15	42,3°	42,3°	$\frac{11{,}8^\circ}{2}$ (Tabelle 2) = 5,9°	36,4°	48,2°	
16	40,4°	40,4°	$5{,}9^\circ + 1 \times \frac{5{,}9^\circ}{7} = 6{,}7^\circ$	33,7°	47,1°	
17	38,6°	38,6°	$5{,}9^\circ + 2 \times \frac{5{,}9^\circ}{7} = 7{,}6^\circ$	31,0°	46,2°	
18	37,0°	37,0°	$5{,}9^\circ + 3 \times \frac{5{,}9^\circ}{7} = 8{,}4^\circ$	28,6°	45,4°	
19	35,4°	35,4°	$5{,}9^\circ + 4 \times \frac{5{,}9^\circ}{7} = 9{,}3^\circ$	26,1°	44,7°	Beide Schiffe können die achteren Türme nicht ins Gefecht bringen.

Also das Maximum des überhaupt denkbaren Verlustes tritt bei dem extremen Falle einer Linie von achtzehn und mehr Schiffen ein und beträgt zwölf schwere Geschütze.

Vergrößert sich aber der Bestreichungswinkel des achteren Turmes von 45° auf 30° (achterlicher als recht voraus), so tritt noch bei einer Linie von siebzehn Schiffen keinerlei Verlust an schweren Geschützen ein.

Schließlich sei darauf hingewiesen, daß bei Konzentration des hinteren Teiles der Linie auf das Schlußschiff und des vorderen Teiles der Linie auf das Spitzenschiff des Feindes die langsamere Linie im Vorteil ist, weil dann durch die Krümmung

Digitized by Google

beide Teile der langsameren Linie an Bestreichungswinkel gewinnen, die der schnelleren Linie hingegen verlieren.

Diese Beispiele kennzeichnen den Wert eines stets mit Opfern an Offensiv- oder Defensivkraft erkauften Geschwindigkeitszuwachses. Bei den Linienschiffen ist ein Geschwindigkeitszuwachs über die augenblicklich normale Geschwindigkeit von etwa 19 Seemeilen umsoweniger angebracht, als

1. die Tendenz besteht, die Gefechtsentfernungen zu vergrößern (Vermehrung der Zahl der schweren Geschütze, Kalibererhöhung);

2. die normale Geschwindigkeit eine absolute Höhe erreicht hat, bei der ein Geschwindigkeitsüberschuß nur geringe taktische Vorteile bringt;

3. es den Anschein gewinnt, daß vielleicht die Teilung der Linien berufen ist, in der Schlacht eine Rolle zu spielen (Tsuschima);

4. die Bestreichungswinkel, ihrer Wichtigkeit entsprechend, auf modernen Linienschiffen durch Wegfall der Aufbauten und Decksboote usw. nach Möglichkeit vergrößert werden. —

Max Reymann.

II.

Flachbahn- oder Steilfeuergeschütz zur Küstenverteidigung?

Der Verfasser des oben genannten Aufsatzes hat es unternommen, ein Gebiet zu beleuchten, dessen Kenntnis manchem Offizier verschlossen bleibt, der nicht Gelegenheit gehabt hat, Charakter und Wesen der Küstenartillerie — speziell der Haubitzen und Mörser — aus eigener Anschauung und Praxis näher kennen zu lernen. Er hat sich damit den Dank gewiß vieler Leser verdient; denn seine Ausführungen sind trotz ihrer Kürze, oder vielleicht gerade wegen ihrer Kürze geeignet, dem Laien einen guten Einblick in die Materie zu gewähren und demjenigen, der bisher nur unklare Vorstellungen von diesem Gegenstande hatte, die nötige Aufklärung zu geben. Die Ausführungen sind peinlich objektiv gehalten, ohne Voreingenommenheit für die eine oder die andere Geschützart; derselben Sachlichkeit wollen sich die nachfolgenden Zeilen befleißigen, welche weniger eine Kritik als eine Ergänzung darstellen sollen.

Der Verfasser macht nicht nur den Ort der Befestigung, sondern auch die Geschützart — ob Flachbahn- oder Steilfeuergeschütz — in hohem Maße oder eigentlich sogar nur von der Küstengestaltung und von der Lage des Wertobjekts an der Küste abhängig. Er unterscheidet im Prinzip zwei Fälle: das zu schützende Objekt liegt

a) weit innerhalb einer schlauchartigen Zugangsstraße,

b) an offener Küste ohne längere Zugangsstraße.

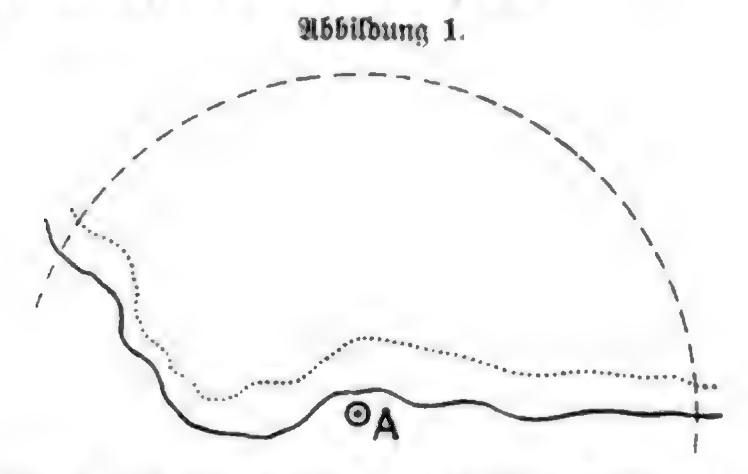
Modern angelegte Küstenbefestigungen müssen — sagt er weiter —, um ihren Zweck zu erfüllen, imstande sein, den Gegner auf große Entfernung, über 100 hm, von dem zu schützenden Objekt abzuhalten; in den Fällen zu b) wird dies nicht immer möglich sein, in den Fällen zu a) ist zu unterscheiden, ob die Zugangsstraße außerhalb

der Gefahrzone irgendwo dicht an die Küste herankommt oder ob sie auf großer Entfernung von ihr verbleibt. Auf Grund der verschiedenen ballistischen Eigenschaften von Kanone und Haubitze, welche der Verfasser eingehend darlegt, hat die letztere dort keine Existenzberechtigung, wo die Zugangsstraße auf todbringende Kanonenschußweite (nicht über 60 hm) an die Küste herantritt, während sie die Kanone mit Recht dort verdrängt, wo das Fahrwasser sich so weit von dem Ort der Befestigung abhält, daß Kanonenschüsse wohl treffen, aber nicht todbringend wirken können, wo die Haubitzgeschosse dagegen erst anfangen, ihre größte materielle Wirkung auszuüben.

So weit jener Artikel.

Machen wir hiernach die Probe aufs Exempel:

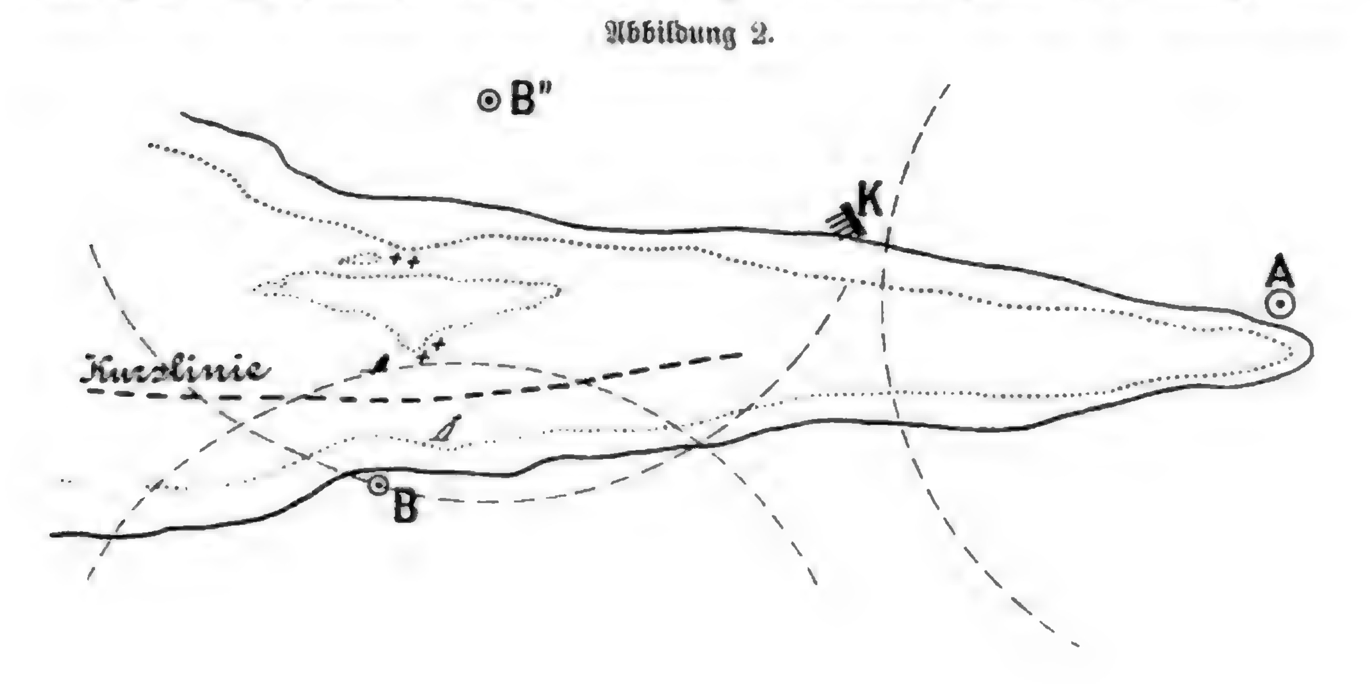
Abbildung 1.



A (Abbildung 1) sei irgend ein zu schützendes Wertobjekt. Die Anlage vorgeschobener Panzertürme sei aus wirtschaftlichen Gründen nicht angängig. Wo und wie soll nach der Küstenkonfiguration der artilleristische Schutz angebracht werden?

Nahe an A herangelegt werden muß die Armierung augenscheinlich, aber sollen es Haubitzen oder Kanonen werden? Jener Artikel läßt diese Frage offen. Haubitzen haben gegen Ziele, welche sich im Umkreise um die Batterie ziemlich frei bewegen und

Abbildung 2.



während dieser Bewegung eine ruhig geleitete Beschießung durchführen können, wenig Zweck, weil ihre Treffaussichten dann zu gering werden. Man würde hier also Kanonen aufstellen.

Oder: A (Abbildung 1) selbst sei zwar kein zu schützendes Wertobjekt, aber die Bucht bei A sei für feindliche Landungsunternehmungen außergewöhnlich gut geeignet. Außerdem könnte die Bucht als Ausrüstungsplatz einer feindlichen Flotte vortreffliche Dienste leisten. Ein militärischer Schutz dieses Platzes erscheine also dringend notwendig. Wie soll die Armierung ausfallen? Es handelt sich um die Bestreichung eines Anker- und Ausrüstungsplatzes, also im allgemeinen um gar nicht oder wenig bewegliche Ziele; beschießenswerte oder sonstige wichtige Plätze sind an der Bucht nicht gelegen. Die gegebene Bestückungsart würde demnach aus Haubitzen bestehen, denn diese wären einerseits gegen feindliches Feuer gedeckt und würden anderseits dem Zwecke des „Abwehrens" nach Lage der Verhältnisse genügen.

In Abbildung 2 sei A ein zu schützendes Wertobjekt. Die schlauchartige Zugangsstraße führe bei B auffallend dicht an die Küste heran. Hiernach müßte also B nach Ansicht jenes Autors der gegebene Ort zur Aufstellung einer stark gepanzerten Batterie von Kanonen sein, während Haubitzen keine Existenzberechtigung hätten.

Weshalb sollte das Defilee bei B nicht durch eine Haubitzbatterie zu schützen sein? Die Entfernung von Punkt B aus ist für Haubitzen zu klein, ihre Wirkung würde nicht todbringend sein. Das ist richtig, aber dem Mangel könnte abgeholfen werden: Wir ziehen die Batterie weiter zurück und stellen sie landeinwärts, etwa in B' auf. Das Defilee würde dann gerade auf derjenigen Entfernung von B' liegen, wo die Haubitzgeschosse die verderbenbringendste Wirkung ausübten. Das nahe Heranschließen der Zugangsstraße ist also an sich noch kein Grund, der Haubitze die Existenzberechtigung an der betreffenden Stelle abzusprechen.

Welches in diesem Falle der richtige Ort und welches die richtige Art der Befestigung sein würde, darüber läßt sich streiten; z. B. wäre eine Haubitzbatterie in B'' in diesem Falle nicht ungünstig, während vielleicht außerdem eine Kanonenbatterie in K das Bild zweckentsprechend vervollständigen würde.

Es würde zu weit führen, noch weitere praktische Beispiele heranzuziehen. Die genannten mögen genügen, um zu zeigen, daß allein mit Rücksicht auf den Verlauf der Küste und auf die Lage des Wertobjekts zur Küste keine generellen Grundsätze bezüglich Ort und Art der Armierung aufgestellt werden können; die einzelnen Fälle werden hierzu individuell zu verschieden sein; außerdem braucht ja die eine Waffe keineswegs immer den Gebrauch der anderen auszuschließen. Eine glücklich gewählte gegenseitige Ergänzung von Flach- und Steilfeuergeschützen unter passender Anlehnung an die Küstenkonfiguration wird meist am besten zum Ziele führen.

Schließlich werden in der Regel noch viele andere Momente, besonders aber Folgendes, mitsprechen:

Bei der Wahl, ob Steil- oder Flachbahngeschütz, wird meines Erachtens immer zunächst die Frage lauten: Soll der angreifende Gegner nur ferngehalten oder soll er vernichtet werden?

Ein Fahrwasser, welches zu einem wichtigen und vom Feinde erstrebenswerten Angriffsobjekt führt, läßt sich nie und nimmer durch eine Steilfeuerbatterie erfolg-

versprechend verteidigen, ganz gleichgültig, wie weit oder wie nahe es an den Aufstellungsort der Batterie heranschließt. Es liegt nicht in der Natur der Steilfeuerwaffe, bewegte Ziele zu beschießen; wo dies geschieht, da soll es nur faute de mieux geschehen, d. h. dort, wo gerade ein in Ruhe befindliches Ziel nicht zu erlangen ist. Es wäre nicht sinngemäß, eine Steilfeuerbatterie dort anzulegen, wo dem Gegner die Passage durch eine Zugangsstraße nach Möglichkeit verlegt werden soll. Hier spricht die Kanone ein Machtwort, und selbst wenn es auf so große Entfernung sein sollte, daß das Kanonengeschoß nicht todbringend wirkte, so würde eine Kanonenbatterie mit Treffern immer noch einer Haubitzbatterie mit höchst zweifelhaften Treffern vorzuziehen sein.

Woraus hat sich überhaupt die Haubitze entwickelt? Wie ist es ihr gelungen, die Kanone teilweise vom Kampffelde zu verdrängen? Der Landkrieg hat den Haubitzen und Mörsern das Leben geschenkt. Das Bestreben, den Feind auch hinter einer Deckung mit dem Geschoß erreichen zu können, hat zum Steilfeuer geführt, während gleichzeitig diese Feuerart ermöglichte, auch das feuernde Geschütz hinter einer Deckung aufzustellen. Es handelte sich aber stets nicht nur um festen Geschützstand, sondern auch um unbewegliche Ziele, und dies muß besonders hervorgehoben werden.*)

Der Seekrieg, im besonderen der Küstenkrieg, hat die Steilfeuerwaffe dem Landkriege entlehnt, weil sie gegen den schwachen Horizontalpanzer der Schiffe eine große Wirkung versprach. Sie hätte auch wahrscheinlich die Kanone noch mehr von der Küste verdrängt, wenn nicht die charakteristischen ballistischen Eigenschaften der Haubitze ihr eine praktische Verwendungsgrenze setzten, und diese Grenze liegt in der allseitigen und wechselnden Beweglichkeit des Schiffsziels im allgemeinen. Wo es sich aber effektiv um feste (z. B. festgekommene) Ziele handelt, oder wo es darauf ankommt, einem feindlichen Ziele ein ruhiges Verweilen innerhalb einer gewissen Zone zu verbieten, da kann die Kanone nicht mit der Haubitze konkurrieren, und zwar gibt dabei nicht die materielle Wirkung der Geschosse, sondern lediglich der Umstand den Ausschlag, daß die Haubitze feuern kann, ohne selbst dem feindlichen Feuer zugänglich zu sein: das ist der wichtigste Punkt in der ganzen Haubitzfrage.

Der Aufsatz, welcher die Veranlassung zu diesen Zeilen gewesen ist, versäumt es keineswegs, diese beiden Punkte festzustellen, aber es sind nur die beiden letzten Absätze, in welchen sie der Vollständigkeit halber kurz Erwähnung finden, während sie meines Erachtens die springenden Punkte bei der Beurteilung der ganzen Frage sind.

Ein deutscher Admiral, der hauptsächlich für die Anlage von Haubitzbatterien eintrat und dessen Name noch vor nicht langer Zeit mit dieser Waffe in sprechende und dauernde Verbindung gebracht worden ist, sagte einmal: „Auch der tapferste Mann ficht besser hinter einer Deckung als ohne Deckung" — und hiermit meinte er den Haubitzkanonier. Auch der, welcher noch nicht vor dem Feinde gestanden hat, kann verstehen, daß dieses moralische Element von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist. Das Feuer der Kanone ist furchtbar und verderbenbringend, dafür sieht sie aber auch dem Feinde

*) Wenn heutigentags Feldhaubitzen auch gegen bewegte Ziele schießen, so handelt es sich doch nur um tiefe, in der ebenen Fläche weit ausgedehnte Ziele, wie größere marschierende Truppenkörper.

ins Auge, es ist ein Kampf auf Leben und Tod. Anders bei der Haubitze, welche ihrem Feinde droht: Du magst mich umkreisen oder passieren, ich werde dich zwar daran zu verhindern suchen, ich kann es dir aber im Prinzip nicht verwehren; dafür kannst du mich aber auch nicht töten. Hüte dich jedoch, in meinem Bereich in Ruhe verweilen zu wollen, dann bist du verloren!

Dieser prägnante Unterschied zwischen Steil- und Flachfeuerwaffe ist es, der in erster Linie bestimmend ist für die Wahl der Haubitze oder Kanone, und wenn man unter diesem Gesichtswinkel die Befestigungsanlagen kritisch prüft, so hat man einen passenden Maßstab für die Beurteilung ihrer Zweck- oder Unzweckmäßigkeit.

Huning.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Seine Majestät der Kaiser hat an den Großadmiral v. Koester nachstehende Ordre vom 29. Dezember 1906 gerichtet:

Ich entspreche Ihrem Mir unter dem 3. Dezember eingereichten Abschiedsgesuche, indem Ich Ihnen erneut Meinen Kaiserlichen Dank zum Ausdruck bringe für die ausgezeichneten Dienste, die Sie Mir in Ihrer langen Laufbahn in allen Stellungen, zu Wasser und zu Lande, geleistet haben. Im besonderen wird Ihr Wirken als Geschwader- und Flottenchef Mir und Meiner Marine unvergessen bleiben. Das Seeoffizierkorps wird immer weiter zu dem ersten aus seinen Reihen hervorgegangenen Großadmiral mit Stolz und inniger Verehrung aufblicken als zu einem Manne, dessen ganzes Denken und Trachten aufging in dem Bestreben, die ihm anvertraute Waffe scharf zu machen und scharf zu halten und für den das vollste Einsetzen der eigenen Person für das große Ziel etwas Selbstverständliches war. Das Seeoffizierkorps wird es deshalb auch besonders freudig begrüßen, daß Sie ihm — wie Ich hiermit verfüge — durch Weiterführung Ihres Namens in der Rangliste dauernd verbunden bleiben. Meinem ganz persönlichen Danke für Ihre treuen und erfolgreichen Dienste gebe ich aber dadurch Ausdruck, daß Ich Ihnen Mein in Öl gemaltes Bildnis zugehen lasse. Mit dem Wunsche, daß Ihnen noch ein recht langer und glücklicher Lebensabend beschieden sein möge, verbleibe Ich immer Ihr wohlgeneigter

(gez.) Wilhelm I. R.

— Aktive Schlachtflotte. Die Linienschiffe und Kreuzer waren mit Einzelübungen beschäftigt. Die alljährlichen Dock- und Überholungsarbeiten nahmen vor: „Preußen", „Elsaß", „Wittelsbach", „Zähringen", „Yorck", „Hamburg" und „Berlin".

— Schiffe in der Heimat. Am 18. Januar hat die II. Schulflottille in Wilhelmshaven in Dienst gestellt. Es gehören zu ihr die VI. und VIII. Halbflottille, bestehend aus den Torpedobooten „S 102", „S 103" bis „S 107" und „S 115" bis „S 119".

S. M. S. „Danzig" stellt am 1. Februar in Danzig in Dienst.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Das Flaggschiff „Fürst Bismarck" ist nach längerem Aufenthalt in Hongkong mit „Tiger" zusammen nach Haiphong und Saigon gegangen.

„Leipzig" ist von Amboina und Makassar Anfang Januar in Hongkong eingetroffen.

„Niobe" hat nach Verlassen Nankings Tschinkiang besucht und liegt als Stationär in Schanghai.

„Iltis" hat nach seiner Ablösung in Schanghai Tschinkiang und Wuhu aufgesucht.

„Jaguar" ist von Nagasaki über Kobe nach Tsingtau gegangen.

„Luchs" besuchte Hongkong, Canton, Amoy und Futschau.

„Tiger" verließ nach beendeter Instandsetzung Tsingtau und schloß sich in Hongkong dem „Fürst Bismarck" an.

Der heimkehrende Transport der vom Kreuzergeschwader abgelösten Offiziere und Mannschaften ist am 13. Januar mit dem Dampfer „Bülow" des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven angekommen.

Amerikanische Station. „Bremen" ist Anfang Januar von Kingston nach Puerto Cortez (Honduras), Livingston und Galveston gegangen.

„Falke" hat am 17. Januar von Montevideo über Rio de Janeiro die Heimreise angetreten und ist zum 4. April in Kiel zu erwarten.

„Panther" verließ Kingston am 2. Januar, um nach Key West und Newport News zu gehen. Hier wird das Kanonenboot zur Vornahme der jährlichen Überholungsarbeiten voraussichtlich bis Ende Februar liegen.

Afrikanische Stationen. „Bussard" machte eine Rundreise nach Pangani, Sadani, Bagamoyo und Daressalam.

„Seeadler" blieb in Daressalam zur Instandsetzung.

„Sperber" blieb auch während des Januar noch in Duala.

Australische Station. „Condor" ist nach Jaluit und Ponape unterwegs.

„Planet" hat kurz vor Weihnachten in Simpsonhafen seine Besatzung gewechselt und ist nach Nusa (Neu-Mecklenburg), Yap und Palau gegangen. Die abgelöste Besatzung verließ am 25. Dezember auf dem Dampfer „Prinz Sigismund" Simpsonhafen und setzte am 5. Januar mit dem Dampfer „Barbarossa" von Sydney die Heimreise fort.

— Schulschiffe. „Stosch" ist von Neapel nach Malta, Barcelona und Palermo gegangen.

„Stein" hat nach Vera Cruz New Orleans und Habana aufgesucht und wird von den Bermudas aus die Heimreise antreten.

„Charlotte" ging von Beirut nach Messina und Neapel.

— Dank für S. M. S. „Ägir". Die Deutsch-amerikanische Petroleumgesellschaft hat in Dankbarkeit für die ihrem Dampfer „Geestemünde" bei Neufahrwasser von S. M. S. „Ägir" geleistete Hilfe (vgl. das Januarheft) 2000 Mark für einen der von der Marine verwalteten wohltätigen Fonds geschenkt.

— Verkehr im Suezkanal. Seit 1870 (Eröffnung 1869) ist der Verkehr von 486 auf 4115 im Jahre 1905, einschließlich der Krieg- und Transportschiffe, gestiegen. Die durchschnittliche Größe der Schiffe betrug 1885 1147 Tonnen, 1905 aber 3180 Tonnen, die Zunahme in 20 Jahren also annähernd 80 Prozent. Im Jahre 1882 wurden durch den Kanal im ganzen 5 074 809 Nettotonnen, 1905 13 132 694 Nettotonnen, d. i. 159 Prozent mehr befördert. Hieran waren beteiligt:

		1882 Nettotonnen:	1905 Nettotonnen:	Zunahme in Prozenten:
Großbritannien . .	mit	4 126 253	8 358 202	103
Frankreich	„	285 904	848 734	197
Holland	„	187 941	815 250	334
Deutschland . . .	„	127 298	2 115 533	1561
Österreich-Ungarn .	„	88 067	458 406	420

Vom Gesamtverkehr fielen demnach 1905 auf Großbritannien 63 Prozent und auf Deutschland 16,1 Prozent gegen 81,3 bzw. 2,5 Prozent im Jahre 1882. Der ursprünglich nur 8 m tiefe Kanal ist allmählich auf 10,5 m vertieft, und seit Anfang 1906 dürfen ihn Fahrzeuge bis zu 8,23 m oder 27 Fuß Tiefgang benutzen.

— Von der deutschen Seewarte. Zu einer bemerkenswerten Geltung kam die dem Reichs-Marine-Amt unterstehende Deutsche Seewarte in Hamburg gelegentlich der in London am 14. Dezember v. Js. stattgefundenen Gerichtsverhandlung über die Bergung des russischen Transportdampfers „Korea" durch den englischen Dampfer „Neß" Anfang Mai 1906 in der Nähe von Sokotra. Die Reederei des „Neß" verlangte einen Bergungslohn von 10 000 £ mit dem Hinweis auf die über 2000 an Bord der „Korea" befindlich gewesenen russischen Truppen und das angeblich unmittelbar bevorstehende Einsetzen des Südwestmonsuns, welcher die infolge Verlustes ihrer Schraube hilflose „Korea" in die größte Gefahr gebracht haben würde. Nachdem die englischen Versicherer des Transportschiffes vom Meteorologischen Amt in London nur drei Beobachtungen über die fragliche Zeit hatten erhalten können, wandten sie sich mit größerem Erfolg an die Deutsche Seewarte in Hamburg. Diese konnte durch einen nach London entsandten

Vertreter auf Grund der Beobachtungen von 37 deutschen Dampfern aus der in Frage kommenden Zeit feststellen, daß einmal die Gegend des Unfalls außerordentlich häufig befahren wurde und daß ferner der Südwestmonsun im Jahre 1906 erst in der ersten Woche des Juni einsetzte und sich somit die „Korea" keineswegs in erheblicher Gefahr, unbemerkt umherzutreiben, befunden hatte. Auf Grund dieses Gutachtens wurden den Klägern nur 5600 £, d. h. ein Bergelohn von etwa 10 Prozent der geretteten Werte zuerkannt.

Dieses für die Deutsche Seewarte ebenso wie für ihre zahlreichen Mitarbeiter auf deutschen Krieg- und Handelsschiffen erfreuliche Resultat ist kein zufälliges, denn es gingen im Jahre 1905 im ganzen 1722 meteorologische Schiffsjournale deutscher Schiffe mit 681 370 Beobachtungen bei der Seewarte zur Verwertung ein, gegenüber nur 271 bei dem Meteorological Office in London von englischen Schiffen. Freilich erhielt letzteres in demselben Jahr außerdem 1926 sogenannte Auszugsjournale speziell über den Atlantischen Ozean. Da jedoch diese Auszugsjournale nur zweimal tägliche Beobachtungen enthalten, während die Deutsche Seewarte ausschließlich Journale mit sechsmal täglichen Anschreibungen verwertet, darf man annehmen, daß die Seewarte auch über die meteorologischen Vorgänge auf dem Atlantischen Ozean mindestens so gut wie das Meteorological Office unterrichtet ist. Das für Deutschland günstige Ergebnis erhöht sich bei einer Berücksichtigung des relativen Stärkeverhältnisses der beiderseitigen Flotten erheblich.

— Zentralverein deutscher Reeder. Am 6. Februar wird in Berlin die konstituierende Versammlung des „Zentralvereins deutscher Reeder" abgehalten werden. Die Aufgaben des Vereins sollen vornehmlich sein: Regelung der Arbeitsverhältnisse und der Arbeitsnachweise für Seeleute und Hafenbetriebe, gemeinsame Bearbeitung von Lohn- und sonstigen Arbeiterfragen, Beschaffung der Mittel zur Unterstützung der Mitglieder bei sozialen Kämpfen und das Zusammenarbeiten mit anderen Vereinigungen zur wirksamen Durchführung der Vereinszwecke.

— Deutscher Schiffbau 1906. Nach den soeben erschienenen Listen des „Germanischen Lloyd" befanden sich im Jahre 1906 einschließlich der Kriegschiffe, Flußschiffe und Fahrzeuge zu besonderen Zwecken für deutsche Rechnung im Bau: 681 Dampfschiffe von insgesamt 845 018 Bruttotonnen und 661 Segelschiffe von 108 273 Bruttotonnen. Nicht auf deutschen Werften wurden hiervon gebaut: 51 Dampfschiffe von 137 484 Tonnen und 109 Segelschiffe von 29 128 Tonnen. Unter den 681 Dampfschiffen befanden sich 316 Seeschiffe von 717 827 Tonnen und unter den 661 Segelschiffen 61 Seeschiffe von 10 990 Tonnen. Von der Gesamtzahl der 1342 Dampf- und Segelschiffe waren im Dezember 1906 noch nicht fertiggestellt 279 Dampfschiffe und 187 Segelschiffe mit 406 101 bzw. 33 354 Tonnen. Für fremde Rechnung waren im Jahre 1906 auf deutschen Werften im Bau insgesamt 112 Dampfschiffe (unter ihnen 6 Kriegschiffe von 2805 Tonnen) und 78 Segelschiffe von 35 308 bzw. 11 070 Tonnen. Es wurden demnach im Jahre 1906 360 Prozent Bruttotonnen mehr für deutsche Rechnung im Ausland als für fremde Rechnung in Deutschland gebaut. Die Überlegenheit der in Deutschland für fremde Rechnung gebauten Schiffszahl (190 gegenüber 160) rührt von dem starken Bau kleiner Flußschiffe und Fahrzeuge zu besonderen Zwecken, wie Leichtern, Motorbooten usw., her.

England. Nachdem in den letzten Monaten die beabsichtigte Reorganisation der schwimmenden Streitkräfte und die Schiffbaupolitik das öffentliche Interesse fast ausschließlich in Anspruch genommen hatten, haben im vergangenen Monat zwei andere Fragen von großer nationaler Bedeutung die Aufmerksamkeit des Landes auf sich ge-

zogen und in der Presse lebhaften Meinungsaustausch hervorgerufen. Es sind dies das Kanal-Tunnelprojekt und die seit einiger Zeit angekündigte und erwartete Armeereorganisation.

Dem Parlament ging vor seiner Vertagung, Mitte Dezember vorigen Jahres, ein Antrag zu, durch den die Genehmigung zur Bildung einer Kanal-Tunnelgesellschaft und zur Inangriffnahme der Arbeiten an einem Tunnel nachgesucht wurde, der eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Frankreich und England unter dem Englischen Kanal hindurch ermöglichen soll. Der Antrag geht aus von zwei englischen Eisenbahngesellschaften, der South Eastern und der Chatham Railway Company, die die Ausführung des Kanals bis zur Drei-Meilengrenze hin übernehmen wollen. Der projektierte Tunnel soll im ganzen 30 Meilen lang sein, von denen 24 Meilen unter dem Kanal hindurchführen, die übrigen 6 Meilen auf die Zufahrten auf beiden Landseiten entfallen sollen. Die Gesamtkosten werden auf 16 000 000 £ geschätzt, die zu gleichen Teilen aus englischem und französischem Kapital aufgebracht werden sollen.

Die politische Lage erschien wohl den Antragstellern günstig für die Durchbringung dieses Tunnelprojektes, nachdem ein ähnliches in früheren Jahren eine entschiedene Ablehnung seitens des Parlaments erfahren hatte. Die Aufnahme jedoch, die es bisher im Lande erfahren hat, läßt seine Aussichten recht gering erscheinen. Die konservative Presse bekämpft nach wie vor den Gedanken eines Kanaltunnels auf das entschiedenste, von der liberalen Presse tritt nur ein kleiner Teil für ihn ein. Vor allen Dingen sind fast alle militärischen Autoritäten Gegner des Tunnels, weil trotz aller Vorsichtsmaßregeln — Einrichtungen zum sofortigen Unterwassersetzen sind in dem Projekt vorgesehen — die Möglichkeit einer Invasion durch den Kanal nie ausgeschlossen werden könne. England dürfe aber nie freiwillig den Vorteil seiner insularen Lage preisgeben.

Von den verschiedenen Armeereformen, die von dem liberalen Ministerium erwartet werden und zum Teil schon in allgemeinen Umrissen angekündigt sind, hat eine greifbare Gestalt angenommen: In einem am 12. Januar erlassenen, vom 1. Januar datierten Armeebefehl wird eine neue Kriegsgliederung der Feldarmee zum Zweck ihrer Verwendung außer Landes bekanntgegeben. Die Grundzüge dieser Neuorganisation, deren Inkrafttreten später noch besonders angeordnet werden soll, sind weiter unten besprochen. Der Armeebefehl, dessen Anordnungen in einem amtlichen Memorandum erläutert und begründet werden, hat im allgemeinen eine günstige Aufnahme gefunden. Es wird allgemein zugestanden, daß die neue Kriegsorganisation eine wesentliche Verbesserung gegen die bisherige bedeute, die durchaus nicht auf die Verhältnisse bei einem Kriege außerhalb Englands zugeschnitten gewesen sei.

— Neuorganisation der Flotte. Über die nach Schluß der Lagos-Manöver, Anfang März, erfolgende Neuverteilung der Linienschiffe und Kreuzer auf die aktiven Flotten hat die Admiralität der Presse Mitteilungen zugehen lassen. Hiernach werden sich die Verbände, wie folgt, zusammensetzen:

Kanalflotte.

14 Linienschiffe, und zwar:
- 8 der „King Edward"-Klasse („King Edward VII.", „Dominion"*), „Commonwealth", „New Zealand", „Hindustan", „Africa", „Britannia", „Hibernia"),
- 2 der „Majestic"-Klasse („Illustrious", „Jupiter"),
- 2 der „Canopus"-Klasse („Vengeance", „Ocean"),
- 2 der „Swiftsure"-Klasse („Swiftsure", „Triumph"),

zugeteilt: die geschützten Kreuzer „Talbot", „Juno", „Topaze".

*) Während der auf 3 bis 4 Monate anzunehmenden Reparatur der „Dominion" soll von der Heimatflotte ein weiteres Linienschiff der „Majestic"-Klasse zur Kanalflotte treten.

I. Kreuzergeschwader:

4 Panzerkreuzer, und zwar:
1 der „Drake“-Klasse („Good Hope“ ⚑),
3 der „Devonshire“-Klasse („Argyll“, „Hampshire“, „Roxburgh“).

Atlantische Flotte.

6 Linienschiffe, und zwar:
5 der „Duncan“-Klasse („Duncan“, „Exmouth“ ⚑, „Cornwallis“, „Russell“, „Albemarle“ ⚑),
1 der „Canopus“-Klasse („Albion“),
zugeteilt: die geschützten Kreuzer „Arrogant“, „Amethyst“, „Diamond“.

II. Kreuzergeschwader:

4 Panzerkreuzer, und zwar:
1 der „Drake“-Klasse („Drake“ ⚑),
2 der „Devonshire“-Klasse („Devonshire“, „Antrim“),
1 der „Duke of Edinburgh“-Klasse („Black Prince“).

Mittelmeerflotte.

6 Linienschiffe der „Formidable“-Klasse („Queen“ ⚑, „Prince of Wales“, „Venerable“ ⚑, „Formidable“, „Implacable“, „Irresistible“),
zugeteilt: die geschützten Kreuzer „Diana“, „Minerva“, „Venus“, „Barham“.

III. Kreuzergeschwader:

4 Panzerkreuzer, und zwar:
2 der „Cressy“-Klasse („Bacchante“ ⚑, „Aboukir“),
2 der „Monmouth“-Klasse („Suffolk“, „Lancaster“).

IV. Kreuzergeschwader:

Zusammensetzung wie bisher: 3 Panzerkreuzer der „Cressy“-Klasse („Euryalus“ ⚑, „Hogue“, „Sutlej“) und 3 geschützte Kreuzer.

Die aktiven Torpedobootsverbände und die Unterseebootsflottillen, die bisher dem Chef der Kanalflotte unterstellt waren, treten nach Durchführung der Reorganisation unter den Befehl des Chefs der Heimatflotte.

Bei den

Auslandgeschwadern

treten folgende Veränderungen ein: Vom Chinageschwader kehrt der große geschützte Kreuzer „Diadem“ in die Heimat zurück, als Ersatz geht der Panzerkreuzer „Bedford“ hinaus. Das Geschwader besteht dann aus 4 Panzerkreuzern, und zwar 1 der „Drake“-Klasse („King Alfred“ ⚑) und 3 der „Monmouth“-Klasse („Monmouth“, „Kent“, „Bedford“) und 2 kleinen geschützten Kreuzern.

Das ostindische Geschwader, das zur Zeit aus 2 großen und 2 kleinen geschützten Kreuzern besteht, wird um 1 großen geschützten Kreuzer („Hyacinth“) verstärkt, der Anfang Februar hinausgehen soll.

Die

Heimatflotte,

die unter dieser Bezeichnung bereits am 1. Januar aus den Schiffen der bisherigen Reservedivisionen (mit Stammbesatzung) gebildet worden ist, besteht aus:

1. drei Divisionen von Linienschiffen und Kreuzern, und zwar der
   a) Sheerneß-Chatham-Division,
   b) Portsmouth-Division,
   c) Devonport-Division.

Aus den Panzerkreuzern der Sheerneß-Chatham-Division wird ein V. Kreuzergeschwader gebildet. Da die 4 in Fertigstellung begriffenen Panzerkreuzer der

„Warrior“-Klasse sämtlich der Station Sheerneß-Chatham zugeteilt sind, wird dieses V. Kreuzergeschwader aus den neuesten Panzerkreuzern sich zusammensetzen.

2. den drei Reserve-Torpedobootsflottillen der drei Häfen,

3. je einer in jedem der drei Häfen gebildeten „Special Service Vessels Division“, zusammengesetzt aus Schiffen mit verringerter Stammbesatzung (wahrscheinlich $^1/_5$ der etatmäßigen Stärke gegen $^2/_5$ bei den bisherigen Reservedivisionen). Diesen Divisionen werden die älteren Schiffe zugeteilt sowie die Schiffe, die längerer Reparatur benötigen; letztere hatten bisher keine Besatzung. Die Schiffe jeder „Special Service Vessels Division“ werden zu Gruppen zusammengefaßt. Der älteste Offizier jeder Gruppe ist für die Ausbildung der Besatzungen verantwortlich.

Da die in der bisherigen Spezialreserve befindlichen 8 alten Linienschiffe, die bisher ohne Besatzung in den Werften lagen (5 „Admiral“-Klasse, 2 „Devastation“-Klasse, 1 „Colossus“-Klasse), anscheinend ganz ausrangiert werden sollen, so werden in Zukunft sämtliche in der Flottenliste aufgeführten Schiffe und Fahrzeuge entweder aktiv im Dienst und voll bemannt sein oder sich mit einer dem Gefechtswerte und der Kriegsbereitschaft angemessenen Stammbesatzung im Reserveverhältnis befinden.

Bei der vorher angegebenen Zusammensetzung der aktiven Flotten wird sich die künftige Heimatflotte aus folgenden Linienschiffen und Panzerkreuzern zusammensetzen (die Verteilung der Schiffe auf die einzelnen Divisionen steht noch nicht fest):

13 moderneren Linienschiffen, und zwar:
- 1 „Dreadnought“ (Flaggschiff des Chefs der Flotte),
- 2 der „Formidable“-Klasse („Bulwark“, „London“),
- 3 der „Canopus“-Klasse („Canopus“, „Goliath“, „Glory“),
- 7 der „Majestic“-Klasse („Majestic“, „Magnificent“, „Victorious“, „Prince George“, „Caesar“, „Hannibal“, „Mars“,

13 älteren Linienschiffen, die voraussichtlich sämtlich zur „Special Service Vessels Division“ treten (für den größeren Teil der Schiffe bereits verfügt), und zwar:
- 1 „Renown“ (als Yacht eingerichtet),
- 2 der „Centurion“-Klasse („Centurion“, „Barfleur“),
- 8 der „Royal Sovereign“-Klasse („Hood“, „Royal Sovereign“, „Empreß of India“, „Resolution“, „Ramillies“, „Repulse“, „Revenge“, „Royal Oak“),
- 2 der „Trafalgar“-Klasse („Trafalgar“, „Nile“),

10 Panzerkreuzern, und zwar:
- 1 der „Warrior“-Klasse („Cochrane“),
- 1 der „Duke of Edinburgh“-Klasse („Duke of Edinburgh“),
- 1 der „Devonshire“-Klasse („Carnarvon“),
- 5 der „Monmouth“-Klasse („Essex“, „Cornwall“, „Donegal“, „Berwick“, „Cumberland“),
- 1 der „Drake“-Klasse („Leviathan“),
- 1 der „Cressy“-Klasse („Cressy“).

Die Zahl der Panzerkreuzer wird im Laufe des Frühjahrs und Sommers durch die dann fertig werdenden weiteren 3 Kreuzer der „Warrior“-Klasse vermehrt.

Über die Zuteilung der mit Stammbesatzung im Dienst befindlichen geschützten Kreuzer läßt sich ein klares Bild noch nicht gewinnen. Voraussichtlich werden die älteren Kreuzer, hauptsächlich die älteren kleinen Kreuzer, der „Special Service Vessels Division“ zugewiesen werden.

— Personal. Es wurden befördert am 1. Dezember 1906 und 1. Januar 1907: Vizeadmiral A. B. Jenkings zum Admiral, Kontreadmiral Sir H. Lambton zum Vizeadmiral, Kapitän zur See C. A. Simons zum Kontreadmiral; ferner 15 Korvettenkapitäne zu Kapitänen zur See, 27 Leutnants zu Korvettenkapitänen und 29 Unterleutnants zu Leutnants. Der dienstälteste der zum Kapitän zur See beförderten Korvettenkapitäne

hatte ein Dienstalter vom Juni 1899, der jüngste ein solches vom Juni 1902, letzterer übersprang 110 Vorderleute. Das Patent des ältesten der zum Korvettenkapitän beförderten Leutnants datierte vom November 1892, das des jüngsten, der in der Liste der Leutnants der 182. war, vom Dezember 1896.

Es traten neue Dienststellungen an: Am 1. Januar Admiral Sir G. H. U. Noel als Stationschef in Sheerneß-Chatham. Gleichzeitig wurde der Sitz des Stationschefs von Sheerneß nach Chatham verlegt. Ebenfalls am 1. Januar Kontreadmiral R. A. J. Montgomerie als Chef der Torpedoboots- und Unterseebootsverbände in der Heimat. Am 3. Januar Kontreadmirale F. Finnis und H. S. F. Niblett als Chefs der Sheerneß-Chatham- bzw. Devonport-Division der Heimatflotte. Am 16. Januar Kontreadmiral F. W. Fisher, ein jüngerer Bruder des Admirals Fisher, als Oberwerftdirektor in Malta.

Nachstehende Änderungen in den Stellenbesetzungen, die am 1. bzw. 8. Februar eintreten sollen, wurden amtlich bekannt gegeben. Es werden: Kapitän zur See Sir G. Warrender Chef der ostindischen Station, mit dem Range eines Commodore; bisher unterstand die Station einem Vizeadmiral (E. S. Poë); Admiral Sir D. H. Bosanquet, zur Zeit Chef des IV. Kreuzergeschwaders, Stationschef in Portsmouth; Kontreadmiral F. S. Inglefield Chef des IV. Kreuzergeschwaders.

— Gesundheitszustand im Jahre 1905. Über den Gesundheitszustand in der englischen Kriegsmarine im Jahre 1905 veröffentlicht die englische Admiralität einen ausführlichen Bericht, dem folgende Angaben entnommen sind: Bei einer Gesamtstärke von 111 020 Köpfen beliefen sich die

Erkrankungsfälle auf	81 568	= 73,47	Prozent
durchschnittliche Krankenzahl pro Tag .	3 365	= 3,03	"
Invaliditätsfälle auf	2 653	= 2,39	"
ganz aus dem Dienst geschiedene Invaliden	1 941	= 1,59	"
Todesfälle auf	433	= 0.39	"

Die meisten Invaliditätsfälle zeigt die Mittelmeerstation, die meisten Todesfälle die ostindische Station, die höchste tägliche Krankenzahl die Kapstation.

— Geschwadertätigkeit. Kanalflotte und I. Kreuzergeschwader. Flotte und Kreuzergeschwader verließen Vigo am 21. Dezember und trafen am 30. Dezember in Villagarcia (Arosa-Bai) ein. Während die Kanalflotte hier liegen blieb, dampfte das Kreuzergeschwader am 8. Januar nach Gibraltar, von wo es am 20. Januar zurückkehren sollte. Am 11. Februar soll die Kanalflotte mit dem I. Kreuzergeschwader zu den Manövern in Lagos eintreffen. Von den in der Heimat zur Beendigung der Jahresreparatur zurückgebliebenen Schiffen der Kanalflotte (4 Linienschiffe und 1 geschützter Kreuzer) werden bis zum Beginn der Manöver noch 2 Linienschiffe und der geschützte Kreuzer zur Flotte stoßen, während für eins der Linienschiffe, „Ocean“, dessen Reparatur längere Zeit erfordert, das Linienschiff „Hannibal“ von der Heimatflotte eintritt; das vierte der zurückgebliebenen Linienschiffe, „Albemarle“, ist schon als Flaggschiff des zweiten Admirals der Atlantischen Flotte zugeteilt, der es nach der neuen Organisation später angehören soll.

Atlantische Flotte und II. Kreuzergeschwader. Die Schiffe versammelten sich nach Beendigung der Weihnachtsbeurlaubungen am 14. Januar in Portland. Das letzte der Flotte bis dahin noch angehörende Linienschiff der „Majestic“-Klasse, „Victorious“, war am 1. Januar durch das neueste und letzte Schiff der „King Edward“-Klasse, „Hibernia“, ersetzt worden. Aus dem II. Kreuzergeschwader sind am 31. Dezember die beiden Panzerkreuzer „Cornwall“ und „Cumberland“ ausgeschieden, so daß das Geschwader schon jetzt die nach der neuen Organisation vorgesehene Stärke von nur 4 Panzerkreuzern hat. Am 7. Februar sollen Flotte und Kreuzergeschwader die Ausreise nach Lagos zu den Manövern antreten.

Am 12. Januar wurde das Linienschiff „Dominion“ nach Beendigung der Notreparatur in Bermuda ausgedockt und soll nunmehr Ende Januar nach England abgehen, um hier in der Werft Chatham eine mehrmonatige Grundreparatur durchzumachen.

Die Atlantische Flotte hat infolge Zuteilung von „Albemarle“ von der Kanalflotte (siehe diese) zur Zeit eine Stärke von 9 Linienschiffen.

Mittelmeerflotte und III. Kreuzergeschwader sollen am 6. Februar von Malta nach Lagos abgehen. Admiral Lord Ch. Beresford nimmt an den Manövern nicht teil, ebenso nicht sein Flaggschiff „Bulwark“. Letzteres tritt am 12. Februar mit Stammbesatzung zur Heimatflotte und zwar als Flaggschiff der Sheerneß-Chatham-Division.

Admiral Lord Ch. Beresford, der eine Privatreise nach Amerika antritt, soll das Kommando über die neuformierte Kanalflotte am 5. März übernehmen.

IV. Kreuzer-(Schul-)Geschwader. Das Kadettenschulschiff „Isis“ hat am 12. Januar Devonport zu einer 3monatigen Reise im Nordatlantik verlassen. Von den drei als Schiffsjungenschulschiffe dienenden Panzerkreuzern soll das Flaggschiff „Euryalus“ am 15. Februar die Reise nach Westindien antreten, während die beiden anderen Kreuzer, „Hogue“ und „Sutlej“, an den Manövern bei Lagos teilnehmen und dann von hier aus am 26. Februar nach Westindien abgehen sollen.

Aktive Zerstörerflottillen. Die Fahrzeuge der drei Flottillen versammelten sich programmgemäß bis auf einige wenige, deren Reparatur noch nicht beendet war, am 15. Januar wieder in Portland.

Heimatflotte. Während der Abwesenheit der aktiven Flotten zu den Manövern bei Lagos sollen, wie auch im Vorjahre, die zur Portsmouth- und Devonport-Division der Heimatflotte gehörenden Schiffe ihre programmäßigen Übungsfahrten an der Südküste Englands abhalten.

„Dreadnought“ hat die vielbesprochene große Erprobungsfahrt programmmäßig am 5. Januar von Portsmouth aus angetreten, traf nach 1tägigem Aufenthalt in Villagarcia am 10. Januar in Gibraltar ein und ist von hier am 14. Januar nach der Aranci-Bai, Sardinien, abgegangen, wo Schießübungen abgehalten werden sollen. Weiterer Reiseplan: 23. Januar an Gibraltar, ab 26. Januar; 3. Februar an Trinidad, ab 21. März; 31. März an Sheerneß. Beachtenswert sind die hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten, die die „Dreadnought“ auf den Fahrten von Gibraltar nach Trinidad (etwa 18 Seemeilen) und von Trinidad nach Sheerneß (etwa 16 Seemeilen) einhalten muß, wenn die Reise in der vorgeschriebenen Zeit zurückgelegt werden soll. Die Strecke von Gibraltar nach Trinidad beträgt 3500 Seemeilen. Nach den amtlichen Angaben ist der Aktionsradius der „Dreadnought“ bei 18,5 Seemeilen 3500 Seemeilen. Die „Dreadnought“ wird also auf dieser Fahrt ihre Kohlenvorräte beinahe völlig aufbrauchen müssen.

Die in den Zeitungen über den bisherigen Verlauf der Reise veröffentlichten Berichte sprechen sich sehr befriedigend über die Maschinenleistung aus; insbesondere wird der geringe Kohlenverbrauch hervorgehoben.

Am 1. April soll „Dreadnought“ die Tätigkeit als Flaggschiff der Heimatflotte übernehmen.

Auslandsgeschwader. Der Chef der australischen Station, Vizeadmiral Fawkes, ist mit „Powerful“, „Challenger“ und „Encounter“ am 15. Januar in Singapore eingetroffen. Der Chef der ostindischen Station, Vizeadmiral Poë, ist mit „Hermes“ am 13. Januar von Kalkutta nach Singapore abgedampft, wo die Besprechung der beiden Flaggoffiziere mit dem Chef der Chinastation stattfinden wird.

— Manöver. Die Manöver der vereinigten Kanal-, Atlantischen und Mittelmeer-Flotten und der zugehörigen Kreuzergeschwader bei Lagos in Portugal werden Mitte Februar beginnen und etwa 10 Tage dauern. An ihnen sollen teilnehmen die Kanalflotte in Stärke von 15 Linienschiffen, die Atlantische Flotte in Stärke von

8 Linienschiffen (fehlt „Dominion"), die Mittelmeerflotte in Stärke von 7 Linienschiffen (fehlt „Bulwark"). Von den Kreuzergeschwadern soll das II. zu den Manövern durch Zuteilung der Kreuzer „Hogue" und „Sutlej" (IV. Kreuzergeschwader) auf 6 Kreuzer gebracht werden. Es werden daher bei Lagos versammelt sein 30 Linienschiffe und 16 Panzerkreuzer. Hierzu kommen 11 geschützte Kreuzer und 3 Scouts. Die Übungen selbst werden als geheim bezeichnet, daher werden Berichterstatter der Presse nicht zugelassen werden.

— Artillerie. Die Ergebnisse der Schießübungen des Jahres 1906 hat die Admiralität in drei verschiedenen Memoranden veröffentlicht, von denen das erste Mitte Dezember, das letzte Mitte Januar erschienen ist. Das erste behandelt die Ergebnisse des Geschützführer-Preisschießens mit Geschützen bis zu 4 Zoll (10,2 cm) einschließlich abwärts, das zweite diejenigen des Geschützführer-Preisschießens mit der leichten Artillerie (12, 6 und 3 Pfünder) und des gefechtsmäßigen Schießens der Torpedobootszerstörer. Das dritte Memorandum gibt die Schießleistungen bei der Battle Practice der Schiffe bekannt.

In allen drei Dienstschriften gibt die Admiralität ihrer hohen Befriedigung darüber Ausdruck, daß die diesjährigen Schießergebnisse die im Vorjahre erzielten Leistungen bei weitem übertreffen. Den einzelnen Berichten sind die folgenden Angaben entnommen.

1. Gunlayers' test:	1904	1905	1906
Anzahl der teilnehmenden Schiffe .	103	100	89
" " feuernden Geschütze . .	1171	1096	1073
" " Treffer	5743	4384	5733
" " Fehlschüsse	7664	3857	2328
Trefferprozente	42,86	56,58	71,12
Treffer pro Minute und Geschütz:			
12zöllige und 10zöllige Geschütze	0,47	0,58	0,81
9,2zöllige Geschütze	0,73	1,40	2,84
6zöllige SK. und K.	2,63	4,14	5,68
4,7zöllige und 4zöllige SK. .	2,28	3,73	4,96

Hinsichtlich der Feuergeschwindigkeit sind folgende Angaben von Interesse: Mit 12zölligen (30,5 cm-) Kanonen erzielten 9 Schiffe mehr als 2 Treffer pro Minute und Geschütz. Beste Leistungen: „Exmouth" 2,91, „Bulwark" 2,73 Treffer pro Minute und Geschütz. Mit 9,2zölligen (23,4 cm-) Geschützen waren die besten Leistungen: „Drake" mit 4,25 Treffern, „Hindustan" mit 4,13 Treffern pro Minute und Geschütz. Die drei besten Schiffe waren „Drake", „King Edward VII." und „Cumberland". Der beste Verband war das II. Kreuzergeschwader, der schlechteste das ostindische Geschwader.

2. Geschützführer-Preisschießen mit leichter Artillerie:	1905	1906
Trefferprozente	21,63	34,53
Treffer pro Minute und Geschütz:		
12 Pfünder (7,6 cm)	2,12	3,42
6- und 3 Pfünder (5,7 und 4,7 cm)	1,97	3,36
3 Pfünder (Vickers)	—	8,14

Die besten Schießleistungen mit 7,6 cm-Geschützen sind folgende: „Hindustan" 7,64, „Glory" 5,82 Treffer pro Minute und Geschütz. Der beste Verband: Atlantische Flotte 4,57 Treffer pro Minute und Geschütz.

Battle Practice der Zerstörer:	1905	1906
Trefferprozente	20,02	34,60
Treffer pro Minute und Geschütz:		
12 Pfünder	1,54	2,43
6 Pfünder	1,98	3,73

3. Gefechtsmäßiges Schießen der Schiffe:

Die von den in aktiven Verbänden befindlichen Schiffen erzielten Punkte haben sich gegen das Vorjahr nahezu verdoppelt (181,7 gegen 98,4 Punkte 1905).

Schießleistungen einzelner Schiffe sind gelegentlich in früheren Nummern der „Marine-Rundschau“ gebracht.

Folgende Angaben sind noch von Interesse:

	1905		1906	
	Proz.:	Punkte:	Proz.:	Punkte:
Bestes Schiff 1906: „Drake“		—	79	478,3
„ „ 1905: „Exmouth“	57	—	—	—
Bester Verband 1906: II. Kreuzergeschwader	—	54,0	—	264,7
„ „ 1905: Kanalflotte . . .	—	157,0	—	146,0

— Torpedoboote. Der neue Typ der Coastal destroyers (225 bis 235 Tonnen, 26 Seemeilen Geschwindigkeit), von dem zuerst im Etat 1905/06 zwölf Boote gefordert wurden, zwölf weitere durch den Etat 1906/07 bewilligt sind, hat seinen Namen nicht lange behalten. Infolge einer Verfügung der Admiralität werden diese Boote in Zukunft als first class torpedo boats bezeichnet und mit Nummern statt mit Namen benannt werden. Dementsprechend sind ihre Namen, wie folgt, geändert worden: „Cricket“ — Nr. 1, „Dragonfly“ — Nr. 2, „Firefly“ — Nr. 3, „Sandfly“ — Nr. 4, „Spider“ — Nr. 5, „Gadfly“ — Nr. 6, „Glowworm“ — Nr. 7, „Gnat“ — Nr. 8, „Graßhopper“ — Nr. 9, „Greenfly“ — Nr. 10, „Mayfly“ — Nr. 11, „Moth“ — Nr. 12. Drei der Boote, Nr. 1, 2 und 6 sind bereits zu den aktiven Torpedobootsflottillen getreten.

Das schon seit längerer Zeit aufgetauchte Gerücht, daß die Admiralität beabsichtige, den Zerstörern eine stärkere Artilleriearmierung zu geben, hat sich insofern bewahrheitet, als angeordnet worden ist, daß die Zerstörer der „River“-Klasse umarmiert werden sollen. Ihre Armierung bestand bisher, wie die fast aller Zerstörer, aus einer 7,6 cm-SK. L/40 und fünf 5,7 cm-SK. (6 Pfünder). Die fünf 5,7 cm-SK. sollen nun durch drei 7,6 cm-SK. L/28 ersetzt werden. Die neue Armierung wird also in Zukunft bestehen aus einer 7,6 cm-SK. L/40 (12 cwt) und drei 7,6 cm-SK. L/28 (8 cwt).

— Neubauten. Der dritte Linienschiffsneubau des Etats 1906/07 ist der Firma Armstrong, Whitworth & Co. in Elswick übertragen worden. Das Schiff erhält den Namen „Superb“. Die Turbinenmaschinen baut die Wallsend Slipway Company.

Über das Bauprogramm des nächsten Jahres verlautet, daß drei Linienschiffe auf Privatwerften begonnen werden sollen; auch soll auf der Werft Pembroke der Bau eines Schiffes einer verbesserten Scoutklasse von 36 Seemeilen Geschwindigkeit in Angriff genommen werden.

— Probefahrten. Der Panzerkreuzer „Warrior“ hat am 15. Januar mit den Probefahrten begonnen.

Das Linienschiff „Royal Sovereign“, das soeben eine zweijährige Grundreparatur beendet hat, erzielte bei einer Volldampfprobe eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15,7 Seemeilen.

— Ablösungstransporte. Der große Kreuzer „Spartiate“ der Portsmouth-Division der Heimatflotte hat Portsmouth am 9. Januar verlassen mit einem Ablösungstransport für die ostindische und die chinesische Station. Der kleine Kreuzer „Scylla“ der Sheerneß-Chatham-Division der Heimatflotte ging am gleichen Tage mit einem Ablösungstransport nach dem Mittelmeer ab.

— Unfälle. Der Torpedobootszerstörer „Wear“ der II. aktiven Flottille, die sich auf dem Marsche vom Medway nach Portsmouth befand, wurde in der Nacht vom 12. zum 13. Januar bei Beachy Head durch Kollision mit dem Dampfer „Etna“ schwer

beschädigt. Der Bug des Dampfers traf den Zerstörer Steuerbord achtern in der Höhe der Offiziermesse und verursachte ein klaffendes Leck von einigen Metern Breite. Die beiden achtersten Abteilungen standen voll Wasser, aus der Offiziermesse und den Kammern wurden alle losen Gegenstände herausgespült. Der Zerstörer konnte aber flott gehalten werden und unter eigenem Dampf mit 15 Seemeilen nach Portsmouth laufen.

Der Zerstörer „Neß“ wurde beim Manövrieren zur Hilfeleistung von „Wear“ am Steuerbord-Bug gerammt und beschädigt und mußte später zur Reparatur nach Sheerneß zurücklaufen.

— Kohlen. Einen neuen Kohlenrekord hat das Linienschiff „King Edward VII.“ geschaffen, das am 11. Januar aus dem Kohlendepot C 1 1060 Tonnen Kohlen bei einer stündlichen Durchschnittsleistung von 363,4 Tonnen übernahm.

— Scheinwerfer. Nach neueren Anordnungen sollen bei Gelegenheit der nächsten größeren Reparaturen auf allen Schiffen die in den Marsen aufgestellten Scheinwerfer von dort entfernt und auf den Brücken aufgestellt werden. Als Grund hierfür wird angegeben, daß es sich herausgestellt habe, daß die Scheinwerfer das gute Arbeiten der Feuerleitungsapparate ungünstig beeinflußten.

Auf dem in Reparatur befindlichen Linienschiff „Cornwallis“ wird die Neuaufstellung der Scheinwerfer bereits ausgeführt. Das Schiff erhält außer den sechs 24 zölligen Scheinwerfern noch zwei weitere von 36 Zoll Durchmesser, die auf besonderen Plattformen zur Aufstellung gelangen.

— Inspizierungsreise der Lords der Admiralität. Die Lords der Admiralität verließen am 29. Dezember auf der Yacht „Enchantreß“ Portsmouth, um die neuen Hafenbauten in Gibraltar und Malta zu besichtigen. In Malta fand zu Ehren der Lords am 10. Januar eine Parade der Besatzungen der Mittelmeerflotte statt, die in Stärke von 9000 Mann gelandet waren. In der Nacht vom 11. zum 12. Januar wohnten die Lords an Bord des Flaggschiffs „Bulwark“ einem Angriffsmanöver der Torpedobootsflottille auf die Schiffe der Mittelmeerflotte bei.

— Ausrangierung von Schiffen. Die Werft Devonport hat Befehl erhalten, die alten Linienschiffe der bisherigen Spezialreserve „Anson“, „Benbow“ und „Howe“ abzurüsten.

— Privatwerften. Die Firma Armstrong, Whitworth & Co., der, wie schon erwähnt, der Bau des „Superb“, des dritten Linienschiffs des Etats 1906/07, übertragen ist, beabsichtigt ihre Werften und Werkstätten an der Tyne bedeutend zu vergrößern. In Elswick ist eine Helling in Bau für Schiffe bis zu einer Länge von 215 m. Die ebenfalls in Elswick befindlichen Geschützfabriken der Firma werden erheblich ausgebaut und erhalten neue große Kaianlagen. In Scotswood wird eine Werkstatt zur Herstellung von Turbinenmaschinen errichtet.

— Schiffbau im Jahre 1906. Das Jahr 1906 ist für das Vereinigte Königreich ein Rekordjahr in bezug auf den Schiffbau. 1421 Schiffe mit einem Tonnengehalt von zusammen 2 002 541 Tonnen wurden zu Wasser gelassen (1905: 1236 Schiffe von zusammen 1 817 241 Tonnen), davon 882 Schiffe mit 1 193 851 Tonnen auf englischen, 511 Schiffe mit 658 830 Tonnen auf schottischen und 28 Schiffe mit 149 860 Tonnen auf irischen Werften. Die größte Leistung erzielte die Firma Swan, Hunter & Wigham-Richardson in Wallsend-on-Tyne mit 25 Schiffen von zusammen 126 921 Tonnen.

— Ein- und Ausfuhr 1906. Der Wert der Einfuhr Englands (einschließlich Schottland und Irland) im Jahre 1906 bezifferte sich auf rund 12 403 Millionen Mark, 876 Millionen mehr als 1905; der Wert der Ausfuhr auf rund 7664 Millionen Mark, 935 Millionen mehr als 1905. An Getreide und Mehl, dem für die Volksernährung wichtigsten Artikel, mußte England im Jahre 1906 noch 111 887 600 englische Zentner

einführen mit einem Werte von 601,6 Millionen Mark, eine Verringerung gegen 1905 um 1 674 836 Zentner im Werte von 37,4 Millionen Mark.

— Armee. Die angekündigte Reorganisation des Feldheeres zum Zwecke seiner Verwendung außer Landes sieht im wesentlichen folgende Änderungen vor:

1. Die Armee wird eingeteilt in Divisionen, statt wie bisher in Armeekorps. Die Division wird fortan die einzige selbständige Einheit sein.

2. Eine Division wird aus drei Infanterie-Brigaden (zu vier Bataillonen), statt wie bisher aus zwei, bestehen. Die Zahl der divisional troops der Division (Divisions-Kavallerie, Divisions-Artillerie, Pioniere usw.) wird verstärkt.

3. Es werden im ganzen sechs Divisionen gebildet, deren jede etwa die halbe Stärke eines bisherigen Armeekorps haben soll.

4. Die Bildung einer besonderen Kavallerie-Division, aus vier Kavallerie-Brigaden und zwei Brigaden reitender Artillerie bestehend, wird vorgesehen.

5. Vermehrung der Munitionsausrüstung des Feldheeres.

6. Vermehrung der Telegraphentruppen, bessere Organisation und erhöhte Leistungsfähigkeit der Brückentrains.

Frankreich. Am 31. Dezember trat unter Vorsitz des Präsidenten der Republik der Obere Landesverteidigungsrat zu einer Sitzung zusammen.

Die Durchführung der neuen Verteilung der heimischen Seestreitkräfte hat am 15. Januar begonnen und wird Ende Februar durchgeführt sein. Dann wird an der Kanal- und Atlantikküste außer neun Küstenpanzern, die in Gruppen zu je drei zusammengefaßt in Reserve stehen, nur ein Panzerkreuzer-Geschwader aus zwei Divisionen zu drei Schiffen mit den erforderlichen Wiederholern und Torpedobootsjägern vorhanden sein, das nur im Sommer volle Besatzung hat. Im Mittelmeere wird das 1. Geschwader, 6 Linienschiffe, 3 Panzerkreuzer, ständig voll besetzt, das 2. in gleicher Stärke mit verminderter Besatzung in Dienst und außerdem ein 3. Geschwader in Reserve gehalten. Der Schwerpunkt ist also nunmehr ins Mittelmeer verlegt und damit gleichzeitig die seit Jahren verlangte Zusammenfassung der Kräfte erreicht.

Der Kriegsminister hat in Begleitung des Chefs des Generalstabes der Marine eine Besichtigungsreise nach Tunesien angetreten, bei der die Verteidigungsanlagen Bisertas besonders berücksichtigt wurden. Zum Schutze des Arsenals Sidi Abdallah sollen zwei Werke, eins auf Djebel Dekonina, das andere auf Djebel Moshetina gebaut werden.

— Parlamentarisches. Im Senat hat Senator Cabart-Danneville einen Gesetzentwurf zur Wiedereinführung des Dienstgrades Korvettenkapitän eingebracht.

Die Marinekommission der Kammer hat die Annahme eines Gesetzes empfohlen, das die sofortige Einleitung von Untersuchungen über den Bau des canal des deux mers auf Grund der vier vorhandenen Entwürfe und der dazu gehörigen Denkschriften im Arbeitsministerium fordert.

— Personal. Auf der „Borda“ sind Ausschreitungen unter den Seekadetten des älteren gegen den jüngeren Jahrgang vorgekommen, die außer einzelnen Bestrafungen eine Verkürzung des Weihnachtsurlaubs auf 4 Tage zur Folge hatten.

Auf die Ausbildung der Funkentelegraphistenanwärter im Aufnehmen der Telegramme nach dem Gehör soll nach neuester ministerieller Verfügung sehr großer Nachdruck und bei der Prüfung besonderer Wert gelegt werden, da die Empfänger an Bord zur Aufnahme nach Gehör eingerichtet sind und sich bisher gut bewährt haben.

Der Mangel an Nachwuchs für die Sonderdienstzweige veranlaßte den Minister, zu bestimmen, daß die Prüfungen von Freiwilligen auf ihre Geeignetheit allmonatlich stattfinden.

Die zur Information auf Neubauten kommandierten Marineingenieure sollen in Zukunft nicht nur die Probefahrten mitmachen, sondern nach deren Beendigung noch mindestens 6 Monate an Bord bleiben.

— Organisation. Mit Beginn des Jahres ist ein neuer Geschäftsverteilungsplan im französischen Marineministerium in Kraft getreten, der die hier mitgeteilten Veränderungen gegen den Plan vom Jahre 1902 berücksichtigt.

Die Dienstzweigabzeichen einiger Kategorien sind geändert:

Die Marineingenieuranwärter und Oberanwärter erhalten auf dem linken Oberarm eine goldgestickte Schraube;

die Kanoniere mit dem Richtkanonierzeugnis zwei gekreuzte Geschützrohre in Scharlachtuch;

die Telegraphisten silbergestickte Blitzbündel, nach zweijähriger zufriedenstellender Dienstleistung goldgestickte;

die Funkentelegraphisten zwei Kugeln mit Blitzen, die Stationsvorsteher in Gold, die übrigen in Silber;

die Unterseebootsbesatzungen zwei gekreuzte Torpedos mit Blitzen, die officiers-mariniers in Gold, die anderen in roter Seide;

die besten Schützen je nach ihren Leistungen einen gestickten goldenen oder silbernen oder aus rotem Tuch ausgestanzten Stern.

Für die Torpedoboots-Lotsenausbildung werden in Zukunft vier Schulen bestehen:

1. in Cherbourg für den Bezirk von der Grenze bis zum Raz de Sein,
2. = Brest = = = = Cherbourg bis Lorient,
3. = Lorient = = = = Aberwrach bis Rochefort,
4. = Rochefort = = = = Brest bis zur spanischen Grenze.

— Die fertige Flotte. Linienschiff „République“ stellte am 1. Januar in Dienst und tritt in das Mittelmeergeschwader.

Die drei vom Geschwader des äußersten Ostens zurückgezogenen Panzerkreuzer „Montcalm“, „Gueydon“, „Dupetit Thouars“ sind unter Befehl des bisherigen Geschwaderchefs, Vizeadmiral Richard, am 27. Dezember in Brest eingetroffen. „Montcalm“ wird zunächst einer Erneuerung seiner gebrochenen Schraubenwelle unterzogen, die beiden anderen treten nach Dockung und Überholung in das neu zu bildende Panzerkreuzergeschwader.

Die Neubildung der heimischen Geschwader ist inzwischen begonnen:

Das Nordgeschwader besteht nunmehr aus den Panzerkreuzern „Léon Gambetta“ ⚑, „Gueydon“, „Dupetit Thouars“; „Gloire“ ⚑, „Amiral Aube“, „Jeanne d'Arc“.

Die bisherigen Schiffe des Geschwaders, Linienschiffe „Masséna“, „Carnot“, „Jauréguiberry“, treten in Toulon zum Reservegeschwader, Küstenpanzerschiffe „Bouvines“, „Amiral Tréhouart“, „Henri IV.“ in Cherbourg in Reserve.

Die Neubildung des Mittelmeergeschwaders wird sich erst mit Eintritt der Linienschiffe „Patrie“ und „République“ vollziehen.

— Unterseebootsflottillen. Die vier unlängst in Bau gegebenen Unterseeboote sollen 800 Tonnen Wasser verdrängen, ausgetaucht 15, untergetaucht 10 Seemeilen laufen und einen Verwendungsbereich von 2500 Seemeilen haben. Zwei werden in Cherbourg gebaut, je eins nach den Plänen der Marinebaumeister Hutter und Radiguer, das dritte in Brest nach Plänen des Marinebaumeisters Bourdelle, das vierte in Toulon nach denen des Marinebaumeisters Maurice. Für die Überwasserfahrt sind Dieselmotoren oder Dampfmaschinen, für die Fahrt untergetaucht Akkumulatoren vorgesehen.

Unterseeboot „Algérien“ ist in der Nacht vom 11. zum 12. Januar aus bisher noch unbekannten Ursachen im Hafen von Cherbourg auf 10 m Wasser gesunken und am 17. wieder gehoben und eingedockt. Menschen befanden sich nicht an Bord.

Versuchstauchboot „X“ trieb am gleichen Tage infolge Verwicklung einer Trosse in seine Schraube einige Stunden vor Cherbourg in See, kam aber mit eigener Kraft, nachdem die Schraube klariert war, wieder in den Hafen.

— Die Flotte im Bau. Linienschiff „Démocratie“ hat die Erprobung seiner Maschinen auf der Stelle zufriedenstellend erledigt, die Bestückung verzögert die Fertigstellung.

Das der Werft in Lorient zum Bau zugeteilte Linienschiff „Mirabeau“ hat ebenso wie die übrigen 5 Schiffe folgende Abmessungen usw.: Länge 154 m, Breite 25,55 m, größter Tiefgang 8,44 m, Wasserverdrängung 18 350 Tonnen. Turbinenmaschinen mit vier Schrauben, 22 500 indizierte Pferdestärken. Verwendungsbereich 8130 Seemeilen bei 2010 Tonnen Kohlenfassung. Schutz: Gürtel 27 cm bis 20,6 cm, Türme 30 cm für die 30,5 cm, 22 cm für die 24 cm; Bestückung: vier 30,5 cm, zwölf 24 cm, alle paarweise in Türmen, sechzehn 7,5 cm-, acht 4,7 cm-SK., zwei Unterwasserrohre für 60 cm-Torpedos. Besatzung 31 Offiziere, 650 Mann. Das Schiff erhält geraden Vorsteven ohne Ramme und vier Schrauben. Gesamtkosten etwa 40 Millionen Mark.

Der Bau von „Diderot“ ist den Chantiers de la Loire, der von „Condorcet“ den Chantiers de Penhoët in St. Nazaire übertragen, „Danton“ wird in Brest, „Voltaire“ in Bordeaux auf den Chantiers de la Gironde, „Vergniaud“ auf den Forges et Chantiers de la Méditerranée in La Seyne gebaut werden. Alle sechs erhalten Turbinenmaschinen.

Die noch für 1906 ausstehenden vier Unterseeboote sind in Bau gegeben worden.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Victor Hugo“ stellte am 15. Januar zu Probefahrten in Dienst.

— Streichungen aus der Schiffsliste. Linienschiff „Amiral Duperré“.

— Sonstiges. R. Daveluy, Verfasser der „Studie über die Seestrategie“, hat einen Preis der Akademie der Wissenschaften in Höhe von 2000 Francs erhalten.

— Versuche. In den Geschwadern ist ein vom Oberleutnant zur See Renault erdachter Apparat zur Kontrolle des Zielens und Abkommens in Versuch.

— Fachliteratur. Der Marinebau-Chefingenieur a. D. Laubeuf, der bekannte Unterseebootserbauer, wirft der französischen Marineverwaltung Rückständigkeit und unangebrachte Geheimniskrämerei auf dem Gebiet des Unterseebootswesens vor. Nur der freie Wettbewerb könne fördern, und da die französische Marine diesen ausschließe, so werde die Entwicklung auf andere Staaten übergehen, die Privatwerften hierzu ermunterten. Außerdem würde die Industrie dieser Staaten aus anderen Ländern Bauaufträge erhalten. Laubeuf verwirft die 800 Tonnen-Unterseeboote; das Unterseeboot sei eine nur in eng begrenztem Gebiete verwendbare Präzisionswaffe; überschreite es eine gewisse Größe, so höre es auf, übersichtlich in der Hand des Kommandanten zu sein. Laubeuf wendet sich hiermit gegen Vizeadmiral Fournier.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Wenn auch neuerdings bereits von eifrigen Bestrebungen gemeldet wird, welche den Präsidenten Roosevelt veranlassen wollen, gegen seine ausgesprochene Absicht demnächst eine Wiederwahl anzunehmen, so haben ihm doch auf der anderen Seite verschiedene von ihm getroffene Maßnahmen eine immer heftiger werdende Gegnerschaft erweckt. Dazu gehören vornehmlich die von ihm verfügte Auflösung von drei Kompagnien eines Neger-Regimentes, von welchen Mannschaften gegen die Einwohner ihres Garnisonortes Brownsville (Texas) Gewalttätigkeiten begangen haben, ohne daß es — infolge des Zusammenhaltens der Mannschaften — gelang,

die Schuldigen zu entdecken, sodann seine im vorigen Hefte erwähnte Forderung der Berechtigung, Offiziere wegen standeswidrigen Verhaltens entlassen zu können, endlich aber und in erster Linie seine Stellungnahme gegenüber dem Staate Kalifornien in der japanischen Schulfrage. Während man den Präsidenten in der sogenannten Brownsville-Affaire heftig anklagt, seine konstitutionellen Befugnisse überschritten zu haben, und ihn hierin wie auch gelegentlich der Forderung des Entlassungsrechtes autokratischer Gelüste beschuldigt, protestiert man in der japanischen Frage leidenschaftlich gegen seine und der Regierung Auffassung, daß das Bundesregiment befugt sei, auf Grund internationaler Abmachungen in die verfassungsmäßige Selbständigkeit der Einzelstaaten einzugreifen und diese gegebenenfalls zum Aufgeben ihres Standpunktes zu zwingen. Das Nähere über diese Angelegenheit dürfte unseren Lesern aus der Tagespresse bekannt sein. Wie leidenschaftlich aber die Stimmung im Westen und speziell in Kalifornien ist, erhellt aus einem Artikel des „San Francisco Chronicle“, einem einflußreichen Blatte der republikanischen, also sonst der präsidentiellen Partei, welches offen mit Rebellion droht, falls der Kongreß den Präsidenten in der Schulfrage unterstützen und dieser den Versuch machen sollte, seine Absichten durchzusetzen. Es heißt darin: „Wenn die Unterdrückung an Stelle des Schutzes tritt, schwindet die Loyalität; wenn die Verfassung als ein Instrument erscheint, welches dem volkreicheren Teile des Landes die Gewalt gibt, den schwächer bevölkerten Teil in Fragen, welche der Selbstverwaltung überlassen sind, zu unterdrücken, so werden die Jahre der Republik voller Unruhe und es werden ihrer voraussichtlich nur noch wenige sein . . . Ein unzufriedenes Volk wird zuletzt zu einem rebellischen.“ — Demgegenüber erklärt der Präsident in seiner Botschaft: „In der mir jetzt vorliegenden, die Japaner betreffenden Angelegenheit wird alles, was in meiner Macht liegt, geschehen, und alle Kräfte der Vereinigten Staaten, militärische wie bürgerliche, deren gesetzmäßige Verwendung mir zusteht, werden in diesem Sinne verwendet werden.“ — Die Erregung gegen Japan geht so weit, daß einesteils in der Presse schon lebhaft die Frage erörtert wird, ob England durch den Bündnisvertrag mit Japan verpflichtet sei, diesem gegen die Union beizustehen, anderseits aber die als Arbeiter auf den Sandwichinseln beschäftigten Japaner als Soldaten einer verkappten Invasionsarmee angesehen werden. Es sollen sich bereits etwa 60000 Japaner dort befinden und ihre Zahl monatlich um 600 bis 1000 zunehmen.

Für die imperialistische Politik und die Flotte, welche ihr vornehmlich zu dienen bestimmt ist, wäre ein Unterliegen des Präsidenten als ein empfindlicher Rückschlag anzusehen. Er sagt in seiner Jahresbotschaft: „Ein gerechter Krieg ist am letzten Ende für die Seele eines Volkes viel besser als der einträglichste Friede, wenn es ihn der Nachgiebigkeit gegen Unrecht und Ungerechtigkeit verdankt . . . Selbst die Niederlage kann besser sein als das Vermeiden des Krieges überhaupt . . . Eine geschlagene Nation ist nicht notwendigerweise entehrt; das Volk aber und der Mann ist ehrlos, welcher sich der Verpflichtung, das Recht zu verteidigen, entzieht. Die Möglichkeit aber, Zwistigkeiten durch Schiedsspruch friedlich beizulegen, liegt für die Völker, welche das Recht wollen, in dem Besitze hinreichender bewaffneter Macht. Die Flotte ist der sicherste Friedensbürge, welchen die Union besitzt.“ Es wird dabei ausgeführt, daß die Union den Krieg von 1812 mit Sicherheit überhaupt vermieden haben würde, wenn sie damals in einem ähnlichen Verhältnisse gerüstet gewesen wäre wie jetzt. So habe man durch Unterlassung der Rüstung eine oder zwei Millionen gespart, in den drei Jahren des folgenden Krieges dafür aber bloß in Geld das Hundertfache von jeder der gesparten Million ausgegeben. Von einer weiteren Vergrößerung der Flotte will der Präsident absehen; er fordert aber zur Erhaltung ihrer jetzigen Stärke den Ersatz der minderwertigen Schiffe durch solche, welche den besten anderer Flotten gleichwertig sind. Wenn man in diesem Sinne auch nur ein Jahr lang aufhörte, neue Schiffe zu bauen, so ginge die Flotte zurück anstatt vorwärts.

Der bisherige Marinesekretär Bonaparte hat diese Ausführungen in einer großen Rede unterstützt, welche er in Philadelphia gehalten hat. In Erwiderung auf eine

Bezugnahme auf Washingtons Testament, in welchem dieser Zurückhaltung in der auswärtigen Politik empfiehlt, sagte Mr. Bonaparte: „Unsere abgesonderte und entfernte Lage, nach den Worten Washingtons, hat aufgehört; ein starkes, feindliches Heer kann jetzt New York in einem Viertel und San Francisco in der Hälfte der Zeit erreichen, welche es braucht, um unter den günstigsten Umständen vor die exponierteste Hauptstadt Europas zu gelangen. Die Meere, welche unsere Ost- und Westküste bespülen, bieten keinen Schutz gegen ernstlichen Angriff . . . Während wir so ungeheuer viel näher an mögliche und vielleicht gefährliche Feinde herangerückt sind, sind wir auch ungeheuer viel größer und reicher geworden, nicht minder aufdringlicher und deshalb außerordentlich geeigneter, Neid, Mißtrauen und Furcht zu erwecken, mit anderen Worten also, uns Feinde zuzuziehen . . . Wenn wir daher, und zwar unwiederbringlich, die Sicherheit verloren haben, welche uns einst unsere entfernte Lage gewährte, unsere Bedeutungslosigkeit und Isolierung, wenn unsere Situation jetzt weder abgesondert noch entlegen ist, wenn die vornehmsten Interessen nicht nur Europas, sondern der noch älteren Kontinente, an welche Washington gar nicht zu denken brauchte, uns zu Angelegenheiten in Beziehung bringen, die viel zu naheliegend und zu wichtig sind, um sie der Sicherheit halber ignorieren zu können, auf was würde uns wohl heute Washington, wenn er unter uns lebte, verweisen, um den Frieden zu bewahren, der immer das erste und höchste Ziel unserer auswärtigen Politik sein sollte, und um unsere nationale Sicherheit und Ehre zu schützen?" — Die Eindringlichkeit dieser Ausführungen wird nur schwer von denen zu verwischen sein, welche die persönliche Politik des Präsidenten bekämpfen, die in letzter Linie mit dem Imperialismus identisch ist.

— Personal. 1. Nach neueren Nachrichten wird der Kontreadmiral Converse die Leitung des Bureau of Navigation noch bis zum 1. Mai d. Js. behalten und dann durch den Kontreadmiral Brownson abgelöst werden. Wer dessen Nachfolger als Chef der asiatischen Flotte werden soll, ist noch unbestimmt und wird voraussichtlich davon abhängen, ob die Einführung des Vizeadmirals-Ranges vom Kongreß genehmigt wird.

2. Der bisherige Divisionschef in der atlantischen Flotte, Kontreadmiral Davis, ist zum Chef des zweiten Geschwaders dieser Flotte ernannt worden; als Divisionschef sind die Kontreadmirale Thomas und Emory bestimmt.

3. Im verflossenen Jahre haben von 11 Deckoffizieren 10 die Offizierprüfung bestanden und sind zu Leutnants zur See befördert worden. Gesetzlich können bekanntlich jährlich 12 Deckoffiziere zu Offizieren befördert werden, diese Zahl ist aber noch nie erreicht worden. Nichtsdestoweniger will aber das Marinedepartement die Prüfungsbedingungen und die Altersgrenze für diese Aspiranten nicht herabsetzen. Dahingegen macht es, um die Beförderungsaussichten für die Mannschaften zu verbessern, den Vorschlag, solche Aspiranten, welche die Prüfung nicht bestehen, sonst aber geeignet sind, zwar zu Leutnants zur See zu befördern, sie aber nur bis zum Kapitänleutnant avancieren zu lassen und in besonderen Stellungen, wie an Bord von Schleppdampfern, Kohlendampfern und sonstigen Vorratsschiffen, sowie in entsprechenden Landkommandos zu verwenden.

4. Das Bureau of Navigation macht den Vorschlag, die Seesoldaten von Bord der Kriegschiffe zurückzuziehen und die Marineinfanterie in Zukunft, wie bei uns, nur als Expeditions- und Besatzungstruppe zu verwenden. Nachdem der Stand des Matrosenpersonals ein gegen den früheren völlig verschiedener geworden, sei eine besondere Truppe an Bord für die Aufrechterhaltung der Ordnung nicht mehr erforderlich.

5. Der Präsident hat eine Verfügung erlassen, nach welcher Mannschaften, welche ein Jahr gedient haben, sich von ihrer weiteren Dienstverpflichtung freikaufen können, wenn sie zur Unterstützung ihrer Angehörigen notwendig sind (discharge by purchase). Bedingung ist, daß sie keine Schulden bei der Verwaltung haben. Das Loskaufgeld beträgt die Kosten der ersten Einkleidung und der zweimonatlichen Löhnung (bei Loskauf

im zweiten Dienstjahre) bzw. der einmonatlichen Löhnung (im dritten Jahre). Im Falle der Bedürftigkeit kann die Verwaltung den Löhnungsanteil des Loskaufgeldes ganz oder teilweise erlassen.

— Geschwadertätigkeit. 1. Die atlantische Flotte ist noch in ihrer früheren Zusammensetzung zu den Winterübungen nach den westindischen Gewässern abgegangen. Auch das Flottenflaggschiff „Connecticut" ist noch nicht in den Verband eingetreten, weil noch eine längere shake down-Fahrt nötig schien. Ebenso konnte das Linienschiff „Ohio" noch nicht repariert werden, weil seine Reserveschraubenflügel sich auf dem Vorratsschiff „Caesar" befanden, welches noch auf der Heimreise war; die Reserveschraubenflügel der Schwesterschiffe „Maine" und „Missouri" paßten nicht. — Nach dem Plane für die Winterübungen sollten im Januar und in der ersten Hälfte des Februar taktische Übungen abgehalten werden, daneben Handwaffenschießübungen in Guantanamo. Vom 15. bis 24. Februar sollten die Schiffe nach verschiedenen westindischen Häfen detachiert werden, um den Mannschaften Landurlaub zu geben. Vom 24. Februar bis 5. März waren Übungen im Verbande geplant, an welche sich die Geschütz- und Torpedoschießübungen schließen sollten. Am 21. April Abgang der Flotte nach Hampton Roads, wo sie am 26. April eintreffen sollte, um die Vorbereitungen für die Jamestown-Ausstellung zu treffen. Infolge des Erdbebens von Kingston hat dieser Plan eine Abänderung insofern erfahren, als die Linienschiffe „Missouri" und „Indiana" sowie das Begleitschiff „Yankton" zur Hilfeleistung für kurze Zeit dorthin detachiert waren.

2. Auch bei der asiatischen Flotte und dem pazifischen Geschwader ist die Neuformation noch nicht eingetreten. Beide Flottenabteilungen waren nach den letzten Nachrichten auf ihren Hauptübungsplätzen Cavite bzw. Santa Barbara (Cal.) zusammengezogen. Auf der asiatischen Station waren nur kleine Kreuzer und Kanonenboote nach Schanghai und den Yangtseplätzen detachiert, nachdem die 1. (Panzerkreuzer-) Division von einem längeren Besuche in Hongkong zurückgekehrt war.

— Geschützwesen. 1. Bei den schweren Geschützen hat sich ein starkes Verkupfern der Züge gezeigt, welches in einzelnen Fällen eine merkliche Verkleinerung des Kalibers herbeigeführt hat. Durch Gebrauch eines passenden Wischers und Anwendung einer 25 prozentigen Ammoniaklösung ist es gelungen, die Kupferschicht in wenigen Stunden zu entfernen.

2. Für die Preisschießübungen ist eine neue Schießvorschrift erlassen worden, welche jedoch streng geheim gehalten werden soll, da man der Ansicht ist, daß das amerikanische Schießverfahren dem aller anderen Marinen überlegen ist.

— Küstenbefestigungen. 1. Die Beunruhigung wegen des gespannten Verhältnisses mit Japan läßt die Verstärkung der Küstenbefestigungen, besonders aber derjenigen der auswärtigen Besitzungen, dringend erscheinen. Für die Philippinen und Hawaii werden 19,9 Millionen Dollars gefordert, darunter 2,9 Millionen für Munition. Gleichzeitig wünscht man die Befestigungen zum Schutze des Panamakanals sogleich in Angriff zu nehmen, damit sie mit Beendigung des Kanalbaues fertig sind. Hierfür werden, einschließlich der Kosten für Munitionsausrüstung, 4,8 Millionen Dollars gefordert. Im besonderen legt der Chef der Artillerie Gewicht auf die Vervollständigung der Marineverteidigung und führt dabei aus, daß sie in einer Ausdehnung von Portland (Maine) bis Puget Sound (Washington) nur etwa 3,5 Millionen Dollars kosten würde, also knapp die Hälfte der Kosten eines Linienschiffes, wobei die Flotte noch in ihren Bewegungen freier werden würde.

2. Für die Minen- oder Torpedo-Kompagnien sind neue Vorschriften erlassen worden. Die 54. Kompagnie der Küstenartillerie zu Fort Totten (New York) erhält die Bezeichnung „Torpedo-Depotkompagnie" und bildet die Schule für die Ausbildung der Unteroffiziere im Minenwesen. Jede Kompagnie der Küstenartillerie kommandiert

jährlich dorthin einen geeigneten Mann zur Ausbildung. Die Leute müssen wenigstens 4 Monate Dienstzeit und noch wenigstens 18 Monate zu dienen haben.

Als Minenkompagnien (Torpedo-Companies) werden bestimmt:

die 57. Kompagnie . . .	Südlicher Artilleriedistrikt von New York
„ 58. „ . . .	Artilleriedistrikt des Chesapeake
„ 60. „ . . .	„ von San Francisco
„ 95. „ . . .	südlicher Artilleriedistrikt von New York
„ 120. „ . . .	Artilleriedistrikt von Boston.

Die Stärke der Kompagnien wird von Zeit zu Zeit dem Bedürfnisse entsprechend festgesetzt. Ihre Aufgabe ist die Bedienung der Minenverteidigung ihres Artilleriedistriks einschließlich der Schnellfeuerartillerie und der Scheinwerfer für die Verteidigung der Minenfelder.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Für das neue große Linienschiff hat der Marinesekretär jetzt dem Kongresse die Pläne vorgelegt. Es waren zehn Entwürfe eingegangen, davon vier vom Bureau of Construction, die übrigen von Privatwerften in England und Amerika. Von denen der Marine ist einer als der beste anerkannt worden. Seine Einzelheiten sind folgende: Länge in der Wasserlinie 510 Fuß (155,4 m), größte Breite in der Wasserlinie 85 Fuß 2⁵/₈ Zoll (25,97 m), Probefahrtsdeplacement nicht mehr als 20 000 Tonnen, größter Tiefgang am Kiel bei diesem Deplacement 27 Fuß (8,23 m), Kohlenfassung 2300 Tonnen, bei der Probefahrt 1000 Tonnen, Kesselwasservorrat bei der Probefahrt 66 Tonnen, Probefahrtsgeschwindigkeit 21 Knoten. Armierung: Hauptartillerie zehn 30,5 cm-Geschütze, Antitorpedobootsartillerie vierzehn 12,7 cm-SK., vier 3pfündige Salutgeschütze, vier 4,7 cm halb-automatische Geschütze, zwei 7,6 cm-Landungsgeschütze, zwei Maschinengewehre, zwei Unterwassertorpedorohre. Der Schiffskörper ist durch einen Wasserlinienpanzer von 8 Fuß (2,4 m) Breite und 11 Zoll (279 mm) größter Stärke geschützt. Derselbe schützt die Kessel-, Maschinen- und Munitionsräume vollkommen und gibt dem Schiffe im Verein mit dem Kasemattpanzer und ausgedehnter Zelleneinteilung genügende Sicherheit für Erhaltung der Stabilität im Gefecht. Das Schiff ist über dem Wasserlinienpanzer durch eine 7 Fuß 3 Zoll (2,2 m) breite und im Maximum 10 Zoll (254 mm) starke Panzerung in nahezu gleicher Länge geschützt. Über dem Hauptkasemattenpanzer mittschiffs befindet sich noch ein 5 Zoll (127 mm) starker Panzerschutz, welcher die Schornsteine und den Hauptteil der 12,7 cm-Batterie deckt. Entsprechende Querschiffs- und Diagonal-Panzerschotte sind an den Enden des Wasserlinien- und Kasemattenpanzers vorgesehen und ein entsprechend starkes Panzerdeck erstreckt sich über die ganze Länge des Schiffes. Die Aufstellung der schweren Geschütze gestattet eine um 25 Prozent stärkere Verwendung nach der Breitseite, als auf irgend einem bis jetzt gebauten Linienschiffe, und verleiht ihnen ebenso eine größere Feuerhöhe und Elevation, also entschiedene Überlegenheit im Ferngefecht unter allen Wetterverhältnissen. Die innere Einrichtung gibt dem Schiffe vermöge außerordentlich zweckmäßiger Zelleneinteilung den höchsten Schutz aller vitalen Teile und im Verein mit dem Panzerschutze in defensiver Beziehung eine entschiedene Überlegenheit über jedes bisher geplante Linienschiff. Das Gewichtsverhältnis von Schiffskörper und Panzer ist bemerkenswert größer, als bei den größten existierenden Linienschiffen, und das wirkliche Gesamtgewicht etwa 3000 Tonnen höher. Der Entwurf sieht eine Probefahrtsgeschwindigkeit von 21 Knoten vor und gestattet die Aufstellung von Kolben- oder Turbinenmaschinen; für beide liegen Pläne vor. Es sind ferner Einrichtungen getroffen für die Unterbringung einer großen Menge von Heizöl, ohne das Kohlenfassungsvermögen zu beschränken. Die Offiziere sollen im Vorschiff untergebracht werden.

2. Über den am 15. Dezember v. Js. abgelaufenen Panzerkreuzer „Montana" werden dieselben Angaben gemacht, wie über sein Schwesterschiff „North Carolina" (vergl. Dezemberheft 1906, S. 1413). Hinzuzufügen ist noch, daß das Schiff bei voller

Geschwindigkeit eine Dampfstrecke von 3100 Seemeilen, bei 10 Knoten von 6500 Seemeilen haben soll. Die Besatzung soll bestehen aus einem Flaggoffizier, einem Chef des Stabes, dem Kommandanten, 19 Offizieren, 12 Fähnrichs zur See, 10 Deckoffizieren und 814 Mann, darunter 60 Seesoldaten, insgesamt also aus 858 Köpfen.

3. Die endgültige Fertigstellung des Linienschiffes „Louisiana“ wird dadurch verzögert, daß das Marinedepartement weitgreifende Änderungen in den Bekohlungseinrichtungen des Schiffes vornehmen lassen will.

4. Das Linienschiff „Vermont“ hat bei einer 4stündigen Volldampfprobefahrt eine mittlere Geschwindigkeit von 18,33 Knoten erreicht. Auf der 24stündigen Dauerfahrt betrug die mittlere Geschwindigkeit 17,43 Knoten bei 14500 Pferdestärken. Die Fahrten fanden bei sehr stürmischem Wetter statt, in welchem das überkommende Wasser zu einer dicken Eisschicht gefror.

5. Das Linienschiff „Kansas“ erreichte als Mittel aus fünf Meilenfahrten eine Geschwindigkeit von 18,12 Knoten; die höchste Geschwindigkeit betrug 18,3 Knoten.

— Torpedowesen. Die Versuche mit dem Bliß-Leavitt-Torpedo sind zu einem vorläufigen Abschlusse gelangt. Die Schußweite ist von 1200 auf 3500 Yards (3200 m) gesteigert worden.

— Verschiedenes. 1. Ein vom Marinedepartement eingesetzter Ausschuß hat die Verhältnisse der Panzerfabrikation in den Vereinigten Staaten untersucht. Nach dem vorgelegten Bericht sind bei Beurteilung der geforderten Preise zu unterscheiden die reinen Produktionskosten (production cost) und die vollen Kosten (full cost), welche durch Hinzurechnung der Kosten für Abnutzung der Maschinen und der Zinsen des Anlagekapitals usw. entstehen. Danach betragen unter Zugrundelegung einer Einrichtung für eine Jahreslieferung von 6000 Tonnen zum Werte von 3,75 Millionen Dollars und eines Anlagekapitals von 750000 Dollars die Produktionskosten für Panzerplatten Klasse A 244,27 Dollars für die Tonne und die vollen Kosten 295,80 Dollars; dementsprechend für Klasse B 221,76 bzw. 273,38 Dollars.

2. Der bekannte Fregattenkapitän Fiske hat einen neuen Entfernungsmesser, Horizometer, erfunden, welcher bis zu einer Entfernung von 9700 Yards (8900 m) gute Resultate und klare Bilder geliefert haben soll. Das Instrument mißt mit einer angenommenen vertikalen Basis Horizontwinkel.

3. Im Kongresse sind von Vertretern der Staaten Kalifornien und Texas Anträge eingebracht worden, welche den Bau von Unterseebootsflottillen für die spezielle Verteidigung der pazifischen Küste und des Golfs von Mexiko fordern. Diese in der Hauptsache wohl aus der Furcht vor Japan entsprungenen Anträge begegnen in der Fachpresse lebhaftem Widerstande, einmal, weil ihre Annahme die Marine in der freien Verwendung des Schiffsmaterials beschränken würde, sodann aber auch, weil man hier den Versuch zur Gründung von speziellen Staatsflottillen erblickt, welche neben der Unionsflotte bestehen würden.

4. Ein weiterer dem Kongresse vorliegender Antrag bezweckt die Erhöhung der Offiziergehälter unter gleichzeitiger Gleichstellung der Offiziere des Heeres und der Flotte. Begründet wird der Antrag damit, daß das Einkommen der Offiziere seit 34 Jahren keine Änderung erfahren hat, obgleich die Preise für den Lebensunterhalt inzwischen enorm gestiegen sind. Es würden danach erhalten außer Dienstwohnung oder Äquivalent dafür:

	unberittene:	berittene:
Leutnants . . .	1680 Dollar	1800 Dollar
Oberleutnants . .	1800 „	1920 „
Hauptleute . . .	2160 „	2400 „
Majore	— „	3000 „

	berittene:	
Oberstleutnants	3600	Dollar
Obersten	4200	"
Brigadegenerale	6600	"
Generalmajore	9000	"
Generalleutnants	13200	"
Generale	16200	"

Außerdem sollen die Offiziere, vom Obersten abwärts, Dienstalterszulagen mit 10 Prozent des Gehaltes für je 5 Dienstjahre bis zur Erreichung von 40 Prozent des Gehalts beziehen. Für Unteroffiziere und Mannschaften soll gleichzeitig die bisherige Löhnung um 20 Prozent erhöht werden.

Japan. Marineetat. Über den Marineetat für 1907/08, welcher dem am 21. Januar zusammengetretenen Landtag vorgelegt werden soll, liegen bisher nur telegraphische Nachrichten vor, nach welchen die Forderung 168 Millionen Mark beträgt. Das bedeutet dem Vorjahre gegenüber (83 Millionen Mark) eine Steigerung um reichlich das Doppelte, die in erster Linie dem außerordentlichen Etat zugute kommen soll. Letzterer betrug im Jahre 1906/07 etwa 22 Millionen Mark; da die Rechnung über Kriegsausgaben im März abgeschlossen werden soll, so werden vom Beginn des neuen Rechnungsjahres ab die Ausgaben für Wiederherstellung und Ersatz der Schiffe sowie für die Neubauten aus den außerordentlichen Ausgaben des laufenden Etats bestritten werden müssen.

— Flottengesetz. Über ein neu einzubringendes Flottengesetz — das von 1903 ist bereits durch den Beginn mehrerer Neubauten überholt — liegen Nachrichten noch nicht vor. Einen Anhalt jedoch, wie sich japanische Fachkreise den weiteren Ausbau der Flotte denken, gibt ein vor einigen Monaten im „Jiji Schimpo" erschienener Aufsatz, der für das Jahr 1915 folgende Stärke als erforderlich bezeichnet:

Linienschiffe: 2 Geschwader zu je 8, Materialreserve 4, zusammen 20 Schiffe,
Panzerkreuzer: 2 Geschwader zu je 8, Materialreserve 4, zusammen 20 Schiffe,
8 geschützte Kreuzer von über 22 Knoten Geschwindigkeit,
8 Scouts von 25 Knoten Geschwindigkeit,
100 Torpedobootszerstörer,
8 Flußkanonenboote sowie eine Anzahl von Unterseebooten.

Es wird für nicht ausgeschlossen gehalten, daß die Regierung sich diese Vorschläge zu eigen machen und eine entsprechende Vorlage einbringen wird.

— Neubauten. Die Fertigstellung des Linienschiffes „Satsuma" war ursprünglich auf Mai 1908 festgesetzt. In der japanischen Presse wird die Möglichkeit einer späteren Fertigstellung erörtert, da das Schiff die auf den neuesten Erfahrungen beruhenden Einrichtungen erhalten soll. Vielleicht ist hierin auch der Einfluß der im Januarheft erwähnten neugeschaffenen Kommission zur Begutachtung aller Neubauten zu erkennen. Anscheinend macht auch die Beschaffung des Materials für die zahlreichen Neubauten große Schwierigkeiten; so hat der Bau des in Yokosuka auf Stapel stehenden Panzerkreuzers „Kurama" zeitweise gänzlich geruht, dagegen scheint der Bau der „Satsuma" auf Kosten der übrigen Neubauten besonders energisch gefördert zu sein.

Der Torpedobootszerstörer „Matsukase" ist am 22. Dezember auf der Mitsu Bischi-Werft in Nagasaki vom Stapel gelaufen. Ebendaselbst ist für den Flottenverein die „Sakura Maru" (3000 Tonnen) in Bau. Die Kosten dieses Schiffes werden aus freiwilligen Beiträgen bestritten.

— Organisation. Die für die einzelnen Kriegshäfen bestehenden Torpedobootsdivisionen, welche bisher nur aus Torpedobooten und Minenabteilungen bestanden, haben jetzt auch Zerstörer zugeteilt erhalten und werden von einem Kontreadmiral befehligt werden.

— Personal. Zum Chef des I. Geschwaders ist Vizeadmiral Arima, zum Chef des II. Geschwaders Vizeadmiral Ijuin ernannt worden.

Nach „Revue Maritime“ wurden für die Seekadetten-Eintrittsprüfung 1905 folgende schriftliche Aufgaben gestellt: Englischer Aufsatz (2 Stunden), Englische Übersetzung, etwa 10 Sätze von je zwei bis drei Zeilen (2 Stunden), Englisches Exerzitium zur Prüfung in der Grammatik, Pluralbildung, unregelmäßige Verben, Präpositionen (2 Stunden), Aufsatz (3 Stunden), Übersetzung eines japanischen Textes ins Chinesische (2 Stunden), Arithmetik, Binomischer Lehrsatz, Potenzen mit negativen und Bruch-Exponenten, Multiplikation von Brüchen, Lösung von Gleichungen zweiten Grades mit mehreren Unbekannten, Vereinfachen (2 Stunden), Trigonometrie, gegeben sec α., zu finden sin α. und tang α., Summe und Differenzen von trigonometrischen Funktionen (2 Stunden).

— Handelsmarine. Nach ihrem letzten Jahresbericht verteilte die Nippon Yusen Kaischa für Oktober 1905 bis September 1906 eine Dividende von 12 Prozent. Sechs neue Dampfer von je 8600 Tonnen sollen auf heimischen Werften in Bau gegeben werden und im Jahre 1908 fertig sein.

Italien. Schiffsbewegungen. „Fieramosca“ war Ende Dezember in St. Thomas, besuchte dann Trinidad und liegt seit 11. Januar vor Fort de France; „Dogali“ weilt noch immer an der Westküste Südamerikas. „Vesuvio“ ist in Schanghai eingetroffen; über die Rückkehr des ebenfalls in Schanghai liegenden Kreuzers „Marco Polo“ sind Bestimmungen noch nicht erlassen. Noch vor Ende Januar wird „Calabria“ die Heimat erreichen; nach einem längeren Aufenthalt im Roten Meere, besonders in Massaua, ist der Kreuzer in Port Said eingetroffen und geht nach Venedig, wo er außer Dienst stellt. „Bronte“ hat am 13. wieder Cardiff angelaufen.

— Personal. Vizeadmiral Luigi Palumbo will in den Ruhestand treten.

Kontreadmiral Cali, bis jetzt Chef der ozeanischen Division, der seine Flagge in Westindien auf dem Kreuzer „Fieramosca“ geheißt hatte, kehrt in die Heimat zurück, ohne daß ein Ersatz für ihn ernannt worden wäre. Da mit der Rückberufung der „Umbria“ ohnehin die amerikanische Station auf 2 Kreuzer zusammengeschmolzen ist, ist ein besonderer Divisionschef überflüssig geworden. Der Kommandant der „Fieramosca“ erhält den Oberbefehl über beide in Amerika weilenden Kreuzer.

— Material. Das Linienschiff „Roma“, das letzte der 4 Schiffe der „Vittorio Emanuele“-Klasse, soll nunmehr am 21. April, dem Geburtstage der Stadt Rom, unter großen Feierlichkeiten vom Stapel gelassen werden. Der Stapellauf hat sich gegen die früheren Angaben erheblich verzögert; der Bau des Schiffes begann 1901, die Fertigstellung desselben ist für Ende 1908 in Aussicht genommen. Die Probefahrten von „Regina Elena“, dem bereits Juni 1904 vom Stapel gelassenen ersten Linienschiff dieser Klasse, sollten Ende 1906, nachdem der Termin wiederholt verlegt war, beginnen; das Schiff ist jedoch nach wie vor in der Ausrüstung begriffen.

Am 21. 12. ist das Hochseetorpedoboot „Centauro“ bei Pattison in Neapel zu Wasser gelassen worden, dort liegt von dieser Klasse nur noch „Canopo“ auf der Helling.

Die Reservedivision des Mittelmeergeschwaders hat seit dem 11. Januar ihre frühere Stärke wieder erreicht. Sie setzt sich jetzt zusammen aus: „Sicilia“ (Flaggschiff),

„Re Umberto", „Sardegna" und „Caprera" (Aviso), ferner 6 Torpedobootszerstörern und mehreren Torpedobootsdivisionen.

— Marinebudget. Die Diskussion über das Marinebudget für 1906/07 wurde am 17. 12. zu Ende geführt. Die einzelnen Kapitel wurden angenommen, die eingebrachten Gesetzentwürfe genehmigt. Unter diesen seien erwähnt die Verbesserung der ökonomischen Lage der Unteroffiziere, die Änderungen der Normen über das Avancement des Maschinenpersonals und die Änderungen des Aushebungsgesetzes.

Minister Mirabello äußerte sich über den Fortgang der Neubauten, „Regina Elena" sollte in den ersten Monaten des Jahres in das Geschwader eintreten, „Vittorio Emanuele" soll ebenso wie „Napoli" in diesem Jahre fertiggestellt werden, „Roma" in den Jahren 1908/09. Ferner teilte er mit, daß es der Marineverwaltung gelungen sei, nach langwierigen Verhandlungen auch im Inlande angemessene Preise für Panzerplatten durchzusetzen. Die amerikanische Firma Midvale hatte gelegentlich des internationalen Wettbewerbes die Tonne Panzer von 9 cm Stärke und mehr zu 2325 Lire angeboten. Durch Proben war festgestellt worden, daß der Midvale-Panzer auf derselben Höhe wie der Kruppsche Panzer stände. Infolgedessen wurde mit Midvale ein Kontrakt bezüglich der Panzerlieferung für „San Giorgio" abgeschlossen. Durch dieses Vorgehen, das die nationale Industrie nicht erwartet hatte, wurde ein Preisrückgang des einheimischen Panzers erreicht. Es sind z. Zt. Verhandlungen über Verträge im Gange, bei Terni 6000 Tonnen Kruppschen Panzer zum Preise von 2434 Lire zu bestellen; hierbei sind 5 Prozent Aufschlag in Rechnung gezogen, die zur Unterstützung der nationalen Industrie gesetzmäßig in Anrechnung kommen dürfen. Gegen die früheren Angebote ist der jetzige Preis pro Tonne um 446 Lire verringert worden. Hierdurch werden bei „San Giorgio" und „San Marco" etwa 2 Millionen gespart werden.

Der Minister ist dann auf seine weiteren Pläne über die Entwicklung der Marine eingegangen und hat zum ersten Male die Absicht kundgegeben, im Budgetjahre 1907/08 die Mittel zu einem Linienschiff I. Klasse von bedeutend höherem Tonnengehalt als die bisherigen Einheiten beantragen zu wollen. Um das Budget nicht zu überlasten, wolle er den Bau des 5. projektierten Panzerkreuzers (das Gesetz sah außer „San Giorgio" und „San Marco" noch 3 Panzerkreuzer vor) und des bereits begonnenen Minenschiffs „Voragine" fallen lassen. Der Mitte Januar in Rom unter dem Vorsitz des Herzogs von Genua tagende Admiralsrat wird sich über die Einzelheiten dieses Linienschiffs bereits schlüssig machen. Die Rede des Ministers wurde von der Kammer sehr beifällig aufgenommen.

Über das Marinebudget 1907/08 sind die ersten Angaben bekannt gegeben worden, die sich im allgemeinen im Rahmen des Flottengesetzes bzw. der Ausführungen des Ministers halten. An Neubauten sind aufgeführt: Fertigstellung von „Vittorio Emanuele", Fortführung des Baues von „Roma", Ausrüstung von „Napoli", Fortführung des Baues von „San Marco", Beginn des Baues eines Linienschiffes I. Klasse, Beginn des Baues eines Schiffes für auswärtige Stationen, Fertigstellung von 4 Hochseetorpedobooten, Bau von 2 Kanonenbooten und 3 Fahrzeugen zu Hafenzwecken.

Rußland. Fertige Flotte. Die Seekadettenschulabteilung besuchte Gibraltar und begann eine Kreuztour durch das Mittelmeer, wobei sie u. a. Biserta anlief.

„Gerzog Edinburgski" suchte Madeira und die Kap Verdeschen Inseln auf.

— Marineetat. Der russische Marineetat 1907/08 fordert 225 Millionen Mark, dieselbe Summe wie für das Jahr 1906/07.

— Organisation. 1. Die Neuorganisation der Verbände und Equipagen der Baltischen Flotte gemäß dem Befehl des Marineministers vom 17. November 1906 — Nr. 288 —, deren Durchführung am 14. Januar 1907 beendet sein sollte, ergibt sich aus folgender Zusammenstellung (nach „Morskoi Sbornik"):

Gardeequipage (St. Petersburg): Kaiserliche Yachten; Torpedobootszerstörer „Woiskowoi".

I. Flotteneequipage: I. Abteilung der (in Dienst befindlichen) Schiffe der Baltischen Flotte: Linienschiffe „Sslawa", „Zessarewitsch", großer Kreuzer „Bogatyr", Kanonenboot „Chiwinetz".

II. Flotteneequipage: II. Abteilung der (in Bau oder Reparatur befindlichen) Schiffe der Baltischen Flotte: Küstenpanzerschiffe „Admiral Greig", „Tscharodeika"; große Kreuzer „Gromoboi", „Rossija", „Diana", „Awrora", „Oleg" (in Reparatur); Linienschiffe „Andrei Perwoswanny", „Imperator Pawel I"; große Kreuzer „Rurik", „Admiral Makarow", „Pallada", „Bajan"; Kanonenboote „Giljak", „Ssiwutsch", „Bobr", „Korejetz"; Minenschiffe „Amur", „Jenissei" (in Bau).

III. Flotteneequipage: 1. Abteilung der Torpedofahrzeuge (Libau).

Torpedobootszerstörer (über 400 Tonnen) „Ukraina", „Kasanez", „Moskwitanin", „Dobrowolez", „Finn", „Ochotnik", „Emir Bucharski", „Amurez", „Ussuriez", „Sabaikalez", „Pogranitschnik", „Ssibirski Strälok", „General Kondratenko", „Wsadnik", „Gaidamak", „Stereguschtschi", „Straschny", „Donskoi Kasak", „Truchmenez".

Torpedoboote (356 bis 375 Tonnen) „Widny", „Gromjaschtschi", „Bojewoi", „Ingenieur-Mechanik Swärjew", „Ingenieur-Mechanik Dmitrijew", „Burny", „Wnimatelny", „Wnuschitelny", „Winossliwy", „Bditelny".

Transporter „Angara".

IV. Flotteneequipage: 2. Abteilung der Torpedofahrzeuge (Kronstadt).

Torpedoboote (224 bis 245 Tonnen) „Retiwy", „Prytki", „Protschny", „Porajajuschtschi", „Pylki", „Rjany", „Pronsitelny", „Podwijny", „Possluschny", „Prosorliwy", „Rjäswy".

Torpedoboote 212, 213; 214 bis 220, 222, 223. Verwaltung dieser Torpedoboote.

Großer Kreuzer „Admiral Kornilow".

Schulschiff „Knjas Pojarski".

V. Flotteneequipage: 3. Abteilung der Torpedofahrzeuge (Helsingfors).

Panzerkanonenboot „Chrabry".

Torpedobootszerstörer „Abrek", „Leitnant Iljin", „Possadnik" (ältere über 400 Tonnen)

Torpedoboote (335 bis 356 Tonnen) „Ssilny", „Storojewoi", „Stroiny", „Rasjaschtschi", „Rastoropny", „Djälny", „Dostoiny", „Djäjatelny", „Iskusny", „Ispolnitelny", „Krjäpki", „Legki", „Lowki", „Letutschi", „Lichoi", „Mjätki", „Molodezki", „Moschtschny", „Leitnant Burakow".

Vier Verwaltungsverbände kleiner Torpedoboote: 1. Nr. 102, 106, 107, 111, 112, 114, 118, 123, 124. 2. Nr. 103, 104, 117, 119, 120, 128, 133 bis 136. 3. Nr. 127, 129, 130, 137 bis 142. 4. Nr. 108, 109, 110, 115, 116, 121, 122, 125, 126, 131, 132.

10 Nixon-Wachtboote, 45 Küstentorpedoboote samt Verwaltung.

Artillerielehrabteilung: Linienschiff „Imperator Alexander II."; Schulschiffe „Pjotr Weliki" und „Riga"; Panzerkreuzer „Pamjatj Asowa"; Stab, Lehrer, Stammpersonal usw.

Torpedolehrabteilung: Schulschiffe „Afrika", „Jewropa", „Nikolajew".

Transportschiff „Wolga": Stab, Lehrer, Stammpersonal usw.

VI. Flottenequipage: Schulschiffe, Schulen.

Schulschiffe „Minin“, „Woin“, „Wjärny“, „Morjak“, „Kadet“ (Segelyacht), „Kotka“, „Rynda“, „General Admiral“, „Gerzog Edinburgski“, „Kreisser“, „Okean“.

Panzerkanonenboot „Grossjaschtschi“.

Schule für Maschinenpersonal, Steuermanns- und Signalpersonal, Bootsmannsmaate, Materialienverwalter und Schreiber; zur Vorbildung des Maschinenpersonals für die Neubauten; Taucher, Spezialisten der sibirischen Equipage, Stammpersonal für das Seekadettenkorps und Marineschießschule.

VII. Flottenequipage: Die Schiffe und Landstämme für lokale Zwecke in Kronstadt.

Transporter „Krasnaja Gorka“, Depeschenfahrzeuge „Asija“, „Almas“. 6 Hafenschiffe, 6 Dampfer. Schwimmdocks, Feuerschiffe.

Personal für Landbedarf, u. a. Vermessungspersonal für Ostsee, Bottnischen Meerbusen und Murmanküste.

VIII. Flottenequipage: Rekruten, Schiffe und Landstämme für lokale Zwecke in St. Petersburg.

Rekruten samt Ausbildungspersonal.

Yacht „Newa“ des Marineministers, 2 Depeschenboote sowie 5 Dampfer und Hafenfahrzeuge.

Landstamm für Artillerieversuchskommando u. a.

IX. Flottenequipage: Schiffe und Landstämme für lokale Zwecke in Libau.

Unterseeboote nebst Unterseebootsschule.

Schulschiff „Chabarowsk“ (Mutterschiff für Unterseeboote).

Transportschiffe „Anadyr“ und „Bakan“. Dampfer „Slawjanka“.

Torpedobootszerstörer „Wojewoda“.

Küstenpanzerschiffe „Admiral Spiridow“, „Admiral Tschitschagow“, „Admiral Lasarew“. Landstämme für Heizerschule, drahtlose Telegraphie, Brieftaubenstation, Vermessung im Nördlichen Eismeer u. a.

Flottenhalbequipage von Reval: Schiffe und Landstämme für lokale Zwecke in Reval.

3 Hafenschiffe, 4 Vermessungsdampfer u. a.

Sveaborger Flottenkompagnie: Schiffe und Landstämme für lokale Zwecke in Sveaborg.

Vermessungsfahrzeuge, Dampfer u. a.

2. Gegenwärtig wird die Neuorganisation der obersten Marinebehörden erwogen. Am 1. Januar fand in Gegenwart des Kaisers eine Sitzung der höchsten Seeoffiziere zur Beratung dieser Frage statt. Die Übertragung des deutschen Organisationssystems auf die russische Marine (Chef des Marinekabinetts, Chef der obersten Verwaltungsbehörde, Chef des Generalstabes der Marine) in vollem Umfange wurde als zur Zeit nicht durchführbar bezeichnet.

— Personal. 1. Dem bisherigen Marineminister Birilew wurde auf sein Gesuch der Abschied bewilligt; sein Zurücktritt hängt wahrscheinlich mit der geplanten Reorganisation zusammen. Zum Oberbefehlshaber der Marine ist der Admiral Dikor ernannt; unter ihm wird sein noch zu ernennender Gehilfe eine Stellung wie die des früheren „Verwesers des Marineministeriums“ einnehmen.

Der Kontreadmiral und jüngere Flaggmann der Baltischen Flotte v. Jessenl seinerzeit Führer der Wladiwostok-Kreuzer, ist unter Beförderung zum Vizeadmira, krankheitshalber verabschiedet.

2. Der Marineminister beantragte beim Kaiser die Wiederaufnahme des Unterpersonals der Schiffe Nebogatows in die militärischen Rangklassen.

— Schiffbau. Der geschützte Kreuzer „Kagul“ der Schwarze Meer-Flotte sollte in Nikolajew seine Probefahrten Ende Dezember beginnen.

— Funkentelegraphie. Von den neun zur Zeit an den Küsten des Finnischen Meerbusens und der Ostsee eingerichteten Funkentelegraphenstationen gehören nach „Kotlin“ dem Markonisystem an: die in Prestö (Alandsinseln), Porkalund (Porkala-Udde), Hapsal, Hangö, Lechtö, Kronstadt; dem Telefunkensystem: die in Libau und Reval; dem System de Forest: die in Windau.

— Handelsflotte. Die Freiwillige Flotte organisierte eine neue Dampfschiffslinie von den russischen Häfen nach Brasilien und Argentinien, hauptsächlich zur Beförderung von Auswanderern.

— Flottenverein. In St. Petersburg wurde ein „Russischer Flottenverein“ gegründet, dessen Satzungen im Dezember 1906 bestätigt wurden. (Im Jahre 1905 wurde bereits eine „Liga zur Erneuerung der Flotte“ gegründet.) Zweck des Vereins ist: Die Verbreitung des Interesses an der Flotte und der Kenntnis ihrer Einrichtungen, Aufklärung über die in Zukunft für Rußland erforderliche Schiffbaupolitik, über die notwendige Reform der Verwaltung, die Seeverbindung mit Ostasien usw. Über die verschiedenen Themata sollen öffentliche Vorträge veranstaltet werden.

⚜

Österreich-Ungarn. Schiffsbewegungen. Der kleine Kreuzer „Panther“ hat nach zweijähriger Abwesenheit am 20. Dezember 1906 seinen Heimatshafen Pola wieder erreicht. Am 22. Dezember stellte das Schiff außer Dienst.

Das Wintergeschwader kehrte erst am 24. Dezember nach Pola zurück. Am 3. Januar d. Js. wurden die Übungsfahrten wieder aufgenommen. Das Geschwader ging nach Fasana, blieb dort bis zum 9. Januar und ging dann nach den dalmatinischen Gewässern, wo es am 11. in Sebenico zu mehrtägigem Aufenthalte eintraf. Die Torpedobootsflottille unter „Pelikan“ ist ebenfalls von Pola dorthin in See gegangen.

— Material. Das 2. Schiff der „Erzherzog“-Klasse, Linienschiff „Erzherzog Friedrich“ ist in Dienst gestellt und in das Wintergeschwader eingereiht worden. „Arpad“ stellte infolgedessen außer Dienst.

Auf einer englischen Werft befinden sich z. Zt. 2 Unterseeboote für die österreichisch-ungarische Marine im Bau.

Zu der im Mai d. Js. in Jamestown stattfindenden Flottenrevue wird voraussichtlich der Panzerkreuzer „St. Georg“ entsandt werden; es ist möglich, daß der ältere Panzerkreuzer „Kaiser Karl VI.“ „St. Georg“ noch beigegeben wird, in diesem Falle würde eine Kreuzerdivision unter einem Kommodore gebildet werden; die Ausreise soll im März, die Rückkehr im Herbst stattfinden.

Der kleine Kreuzer „Szigetvar“ soll im Laufe dieses Jahres neue Besatzung und neuen Stab für „Kaiser Franz Josef I“ nach Ostasien bringen. Das Zusammentreffen der Schiffe findet in Singapore statt. „Szigetvar“ kehrt mit der früheren Besatzung des „Kaiser Franz Josef I“ sofort in die Heimat zurück.

— Personal. Am 1. Januar trat ein Wechsel in der Führung des Wintergeschwaders ein; Kontreadmiral v. Jedina übergab das Geschwader an Kontreadmiral v. Ziegler, der bis jetzt Divisionschef im Geschwader des vergangenen Sommers und Winters war; Kontreadmiral v. Jedina steht bis auf weiteres zur Verfügung des Hafenadmirals von Pola.

— Neubautenfonds. Die der Marine 1907 zu Neubauten zur Verfügung stehenden Mittel belaufen sich nunmehr auf 28 480 000 Kronen, von denen 10 Millionen auf das Ordinarium, der Rest auf den Spezialkredit entfallen.

Die Verwendung dieser Mittel ist in folgender Weise gedacht:

1. 10 Millionen Kronen zur Stapellegung der 3 neuen 14500 Tonnen Linienschiffe und eines kleinen Turbinenkreuzers von 3500 Tonnen.

Die Kosten jedes der neuen Linienschiffe werden auf 38 Millionen Kronen veranschlagt, d. h. 23,3 Millionen für Schiffbau und Maschinen und 14,7 Millionen für Artillerie und Munition. 1907 werden 4 Millionen für Schiffbau und Maschinen von „Ersatz Tegetthoff", 2½ Millionen für Schiffbau und Maschinen von „Ersatz Kronprinz Rudolf", 1½ Millionen für Artillerie der beiden genannten Schiffe und 1 Million für Schiffbau und Maschinen von „Ersatz Kronprinzessin Stephanie" verwendet werden.

Der Rest von 1 Million dient als erste Rate für den kleinen 3500 Tonnen-Kreuzer „Ersatz Zara", dessen Gesamtkosten sich auf 7,7 Millionen Kronen belaufen werden.

2. 3,9 Millionen Kronen als letzte Raten für die Schiffe der „Erzherzog"-Klasse. Die Gesamtkosten dieser Schiffe betragen 85056000 Kronen.

3. 8,58 Millionen Kronen als Schlußraten für die 12 Zerstörer „Typ Huszar" und die 24 Torpedoboote „Typ Kaiman".

4. 6 Millionen für Unterseeboote. 1906 war 1 Million für Unterseebootszwecke ausgeworfen. Von diesen Mitteln werden die Anschaffungskosten zweier Hollandboote zunächst gedeckt werden; die weiteren Boote werden dann wahrscheinlich in Pola gebaut werden, indem die gelieferten Boote als Modelle benutzt werden, wie dies auch bei den Zerstörern und Torpedobooten der Fall gewesen ist.

— Budget. Gelegentlich der Besprechung des Etats in der österreichischen Delegation am 5. Januar hielt Marinekommandant Graf Montecuccoli eine längere Rede, in der er auf verschiedene Interpellationen und Tagesfragen näher einging. Unter anderm wurden die Bestrebungen einzelner Korps um Verleihung des Offiziercharakters bzw. des Portepees, Gleichstellung mit dem Seeoffizierkorps, entsprechende Uniformänderungen usw. behandelt. Interessant ist eine andere Äußerung des Marinekommandanten, daß Versuche mit inländischer Kohle zwar stattgefunden hätten, aber so ungünstig ausgefallen wären, daß vorläufig die ausschließliche Verwendung ausländischer, d. h. englischer, Kohle absolut geboten sei.

Dänemark. Indiensthaltungen 1907. Es kommen in Dienst:

a) Zeitweise: ein Geschwader, bestehend aus dem Küstenpanzerschiffe „Iver Hvitfeldt", 2 kleinen Kreuzern „Hekla" und „Gejser" sowie 8 Torpedobooten 1. Klasse und 4 Torpedobooten 2. Klasse;

b) eine Verteidigungsabteilung, bestehend aus dem Kanonenboot „Falster" und 6 Patrouillenbooten;

c) als alleinfahrende Schiffe zu Schul- usw. Zwecken:
Kleiner Kreuzer „Hekla", Übungsschiff der Elevenschule;
kleiner Kreuzer „Gejser", Torpedoboote „Nordkaperen" und „Delfinen", Patrouillenboot „Nr. 6" für die Artillerie- und Torpedoschule;
kleiner Kreuzer „Hjemdal", Schulschiff der Kadettenschule;
Kanonenboot „Falster", Übungsschiff für wehrpflichtige Maschinisten und für die Maschinenschule;
Kanonenboot „Guldborgsund", Torpedoboot „Springeren", Fischereischutz in der Nordsee und im Skagerrak;
Vermessungsschiff „Krieger", Torpedoboot „Hvalrossen", Fischereischutz innerhalb Skagen;

Vermessungsschiffe „Marstrand", „Willemoes", Kanonenboot „Grönsund", zu Vermessungen;
Minenfahrzeug „Beskytteren", Vermessungen bei Island;
Yacht „Dannebrog", zur Verfügung des Königs.

— Funkentelegraphie. Die „Forenede Dampskibsselskab" hat mit der „Amalgamated Radio-Telegraph Company" in London einen Vertrag abgeschlossen, durch welchen der letzteren die Installierung von Funkspruchstationen auf vier großen Amerikadampfern übertragen wird. Diese Gesellschaft ist dieselbe, welche das Patent des dänischen Ingenieurs Valdemar Poulsen angekauft hat.

— „Islands Falk" ist am 8. Januar nach beendetem Docken und Wechsel der Besatzung wieder in Dienst gestellt worden und hat am nächsten Tage die Reise nach seiner Station angetreten.

— Schwimmdock. Das große Schwimmdock der Firma Burmeister und Wain ist soweit fertiggestellt, daß Anfang Januar die ersten Proben angestellt werden konnten, welche sehr gut ausgefallen sind.

Schweden. Am 15. Dezember 1906 hat die erste offizielle Probefahrt mit dem neuesten schwedischen Panzerschiffe „Oskar II." stattgefunden. Als höchste Geschwindigkeit wurden mit 14 000 Pferdestärken 18,98 Seemeilen erzielt. Die mittlere Geschwindigkeit betrug 18,36 Seemeilen. Infolge Warmlaufens eines Lagers mußten die zwecks Ermittlung des Kohlenverbrauchs angestellten Versuche abgebrochen werden.

— Stapellauf. Das Torpedoboot „Nr. 7" ist am 21. Dezember auf der königlichen Werft zu Stockholm vom Stapel gelaufen. Es ist 32,4 m lang, 3,9 m breit und hat einen Tiefgang von 1,8 m. Das Deplacement beträgt 50 Tonnen; als Bestückung wird das Boot zwei Torpedolanzierrohre und eine 3,7 cm-SK. erhalten. Geschwindigkeit: 21 Seemeilen.

— Neubauten. Die neuen Torpedojäger, deren Bau der Werft in Göteborg bzw. Malmö übertragen ist, erhalten folgende Dimensionen usw.: Länge 66,10, Breite 6,32, Tiefgang 2,5 m, Deplacement 430 Tonnen, 7200 indizierte Pferdekräfte. Die mittlere Geschwindigkeit soll mit 53 Tonnen Kohlen an Bord während einer dreistündigen Fahrt mindestens 30 Seemeilen betragen. Wasserrohrkessel von Yarrow. Bestückung: zwei 5,7 cm-SK., vier 5,7 cm-SK. und zwei 45 cm-Torpedorohre.

Für die zwei Torpedoboote 1. Klasse, deren Bau auf der königlichen Werft in Karlskrona zur Ausführung kommt, dient das Torpedoboot „Plejad" als Muster bis auf nachstehende Abweichungen: Die Länge wird um 1 m vergrößert, die Boote erhalten auch ein Bugruder, die Kessel sind von Yarrow (statt Normand). Abmessungen: Länge 38,0, Breite 4,4, Tiefgang 2,6 m, Deplacement 105 Tonnen. Mit 11 Tonnen Kohlen an Bord soll die Geschwindigkeit 25,5 Seemeilen betragen. Bestückung: eine 5,7 cm-SK. (Heck), eine 3,7 cm-SK. (Bug), zwei 45 cm-Torpedorohre.

Die Torpedoboote 2. Klasse, welche zum Teil auf der königlichen Werft in Stockholm, zum Teil auf der Motala-Werft gebaut werden, erhalten eine Länge von 32,4 m, eine Breite von 3,9 m, 1,8 m Tiefgang und 59,4 Tonnen Deplacement. Die Geschwindigkeit mit 4 Tonnen Kohlen an Bord wird 20 Seemeilen betragen. Armiert sind diese Boote mit einer 3,7 cm-SK. und zwei 45 cm-Torpedorohren.

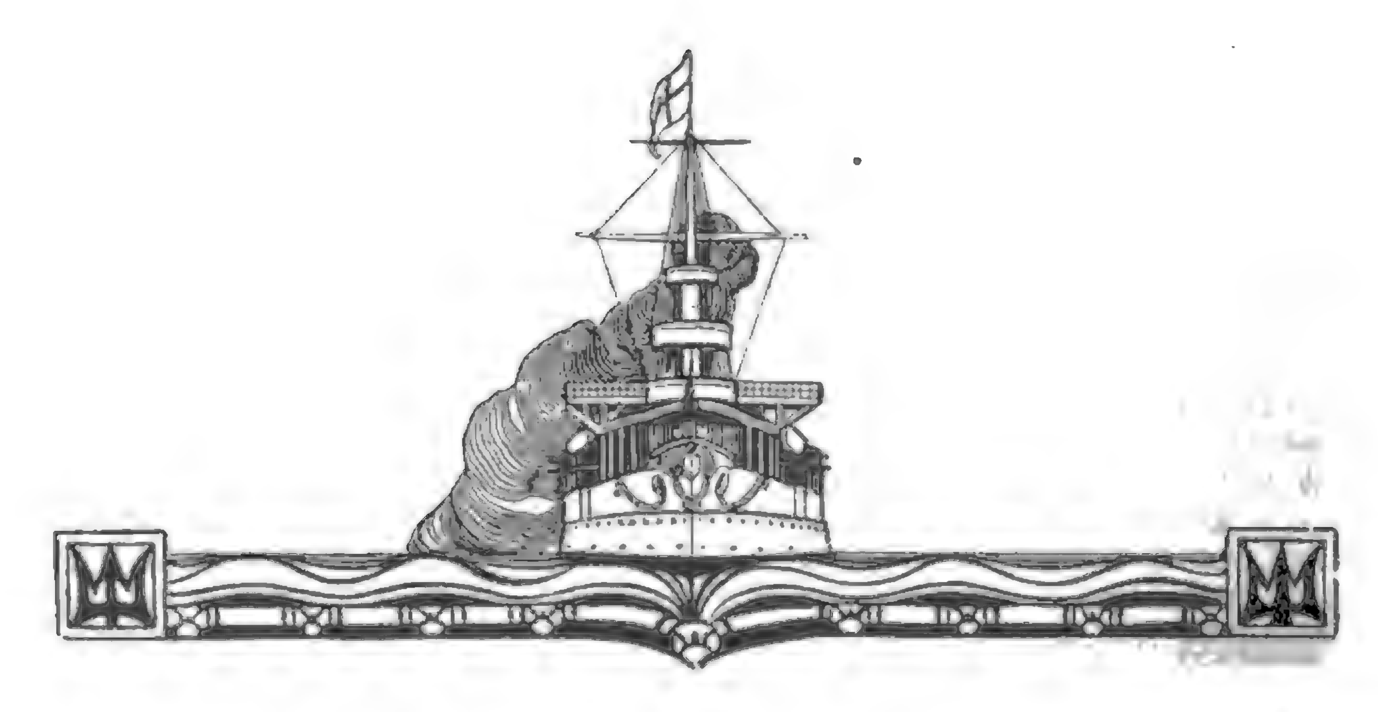
Der Bau der vier für 1907 bewilligten Hochseetorpedoboote ist der Bergsund-Werft und dem „Göteborg nya Verkstads Aktiebolag" übertragen worden. Die Boote haben die Namen „Spica", „Astrea", „Iris" und „Thetis" erhalten und sind der Station Karlskrona bzw. der 2. Fahrzeugklasse zugeteilt worden.

— Dockverlängerung. Da nach Fertigstellung des Panzerkreuzers „Fylgia“ in Schweden kein für dieses Schiff ausreichendes Dock vorhanden ist, hat der Reichstag von 1906/07 Mittel zum Umbau des königlichen Docks auf der Galärwerft in Stockholm bewilligt. Das Dock wird folgende Abmessungen erhalten: Länge 125 m, Breite 17,81 m, Wassertiefe 6,97 m.

— Salutreglement. Das Salutreglement für die schwedische Flotte und die Festungen ist dahin abgeändert worden, daß in Zukunft zwischen Schweden und Dänemark ein Landessalut von 21 Schuß (anstatt 9) ausgetauscht wird.

Norwegen. Indiensthaltungen 1907. Im Staatsrate sind die Übungen der Marine im Jahre 1907 festgesetzt worden. Es sollen ungefähr dieselben Schiffe in Dienst kommen wie 1906, nämlich zwei Panzerschiffe, ein Kanonenboot 1. Klasse, das Kadettenschulschiff „Sleipner“, ein Schulschiff mit einigen Kanonenbooten 2. und 3. Klasse und mehrere Torpedoboote. Zur Einstellung gelangen im Jahre 1907/08 am 15. Juni 1907 bzw. 15. Januar 1908 in zwei Kontingenten 710 Mann (40 Maschinisten, 122 Heizer und 548 Matrosen).

— Handelsflotte. An der überseeischen Schiffahrt im Jahre 1905 hat Norwegen mit 1353 Segelschiffen (711 198 Tonnen) und 840 Dampfschiffen (656 437 Tonnen) teilgenommen. Christiania war mit 189 Dampfern (142 461 Tonnen) und 95 Segelschiffen (73 323 Tonnen), Bergen mit 210 Dampfern, Frederikstad mit 122 Segelschiffen beteiligt.



Verschiedenes.

Ein russisches Kriegstagebuch über die Schlacht in der Japanischen See.

(Mit 2 Skizzen.)

Von den Veröffentlichungen über die Ereignisse des Russisch-Japanischen Seekrieges verdienen zwei kürzlich erschienene besondere Beachtung: „Die Schlacht bei Tsuschima“*) von Kapitän 2. Ranges Ssemenow vom Stabe des Admirals Rojestwenski und „Die Seekämpfe im Russisch-Japanischen Kriege“**) von dem Kapitän und Lehrer an der russischen Marineakademie Klado. Die letztere Schrift bringt eine Darstellung der gesamten Seekämpfe, vor allem aber eine kritische Besprechung der Strategie und Taktik des Seekrieges, des Einflusses von Personal und Material sowie der verhängnisvollen Einwirkung der überaus unglücklichen Organisation und Befehlsverhältnisse — innerhalb der Marine und vor allem beim Zusammenwirken von Marine und Armee —. Wenn Klado in betreff des Verlaufes der einzelnen Seekriegsereignisse im allgemeinen auch nichts Neues bringt, so sind doch seine Ausführungen über die Bedeutung der Seemacht in dem Kriege, über die Organisation der russischen Seestreitkräfte, besonders des II. und III. pazifischen Geschwaders, seine Beurteilung der Operationen und die Lehren, die er aus den Ereignissen zieht, von großem Interesse für den Seeoffizier. Auffallend ist die besonders scharfe Verurteilung Rojestwenskis durch Klado, wobei dessen Darstellung zum Teil im Gegensatz zu derjenigen Ssemenows steht. Übrigens ist Klado betreffs der strategischen und taktischen Überlegungen des russischen Führers, bezüglich der Gründe des langen Aufenthaltes in Madagaskar und in der Kamranh-Bucht sowie der etwa schon vor der Vereinigung getroffenen Vereinbarungen zwischen dem II. und III. Geschwader wohl lediglich auf Vermutungen angewiesen; zudem widerspricht seine Stellungnahme zur Frage der Nachsendung und Zusammensetzung der russischen Ersatzgeschwader teilweise derjenigen in seinen früheren Veröffentlichungen. Erwähnt werden soll an dieser Stelle aus dem Buche Klados als bisher weniger bekannt nur noch die Schilderung des Einflusses, den die immer wieder erneuerten, sich lange (angeblich bis März 1905) hinziehenden Verhandlungen über den Ankauf argentinischer und chilenischer Kreuzer auf die russischen Operationen ausgeübt haben sollen und der eine gewisse Erklärung für manche bisher nicht recht verständliche Maßnahmen der Russen bieten mag.

Es soll im übrigen hier nicht auf Einzelheiten der Darstellung von Klado eingegangen werden, es ist vielmehr die Absicht, die Vorgänge vor und bei Tsuschima im Lichte der Darstellung Ssemenows einer Betrachtung zu unterziehen. Dies ist deswegen berechtigt und von Interesse für den Seeoffizier, weil das Buch Ssemenows, der übrigens auch die Schlacht am 14. August 1904 auf dem „Zessarewitsch“ miterlebte und daher wertvolle Vergleiche zu ziehen in der Lage ist, das Kriegstagebuch eines älteren Seeoffiziers aus dem Stabe des Oberbefehlshabers darstellt, dessen Funktion während der Schlacht lediglich die Aufzeichnung der Ereignisse bildete, der ferner vermöge seiner Stellung mehr als andere Kenntnis von den Plänen und Überlegungen des Admirals hatte und dessen Darstellung daher geeignet ist, gewisse Entschließungen des Führers, die bisher unverständlich erschienen und deshalb von vielen unbedingt verurteilt wurden, in ihren Ursachen aufzuklären. Dies ist um so wertvoller und für die richtige Darstellung der Geschichte der Schlacht um so notwendiger, als bisher von seiten des Unterlegenen

*) Вл. Семеновъ. Бой при Цусимѣ. Памяти Суворова. Ст.-Петербургъ.

**) „Die Seekämpfe im Russisch-Japanischen Kriege.“ Von N. L. Klado. — St. Petersburg 1906. (Vgl. S. 268 dieses Heftes.)

keine einigermaßen authentische Darstellung der Ereignisse vorlag; wir waren vielmehr auf die Aussagen einzelner Personen angewiesen, auf welche die Niederlage in ihrer ganzen Schwere einen niederschmetternden Eindruck gemacht hatte und die sich nun rückwärts für die verhängnisvolle Wirkung die Ursachen konstruierten — Ursachen, die sie naturgemäß in erster Linie in allen Handlungen des Führers suchen zu müssen glaubten und auch fanden. Besonders die Verteidigungsschrift Nebogatows, der übrigens im Gegensatz zu Rojestwenski die Presse in ausgedehntester Weise zu seiner Rechtfertigung benutzte, war dazu geeignet, den Oberbefehlshaber in ein sehr ungünstiges Licht zu setzen, deshalb sei bereits hier erwähnt, daß einzelne Angaben Nebogatows, zum Teil solche von erheblicher Bedeutung, denen Ssemenows direkt widersprechen.

Für die Leser der „Marine-Rundschau“ ist der Bericht Ssemenows ferner auch deshalb von Wert, weil er die Darstellung des Verlaufs der Schlacht, die im Maiheft 1906 hauptsächlich auf Grund von Pressenachrichten gegeben ist, ergänzt und richtig stellt, wie dies vor allem aus einem Vergleich der beigegebenen Skizzen ersichtlich ist. Außerordentlich interessant ist schließlich — abgesehen von der Mitteilung bisher nicht bekannter Einzelheiten militärischer und technischer Natur — die Schilderung der psychischen Wirkung, welche die Ereignisse der Schlacht, vor allem der unaufhaltsame Geschoßhagel der Japaner, auf die Besatzung des „Ssuworow“ ausübten.

Aus allen diesen Gründen erscheint es angebracht, das Kriegstagebuch Ssemenows hier eingehender zu besprechen, als es im allgemeinen in dieser Zeitschrift üblich ist.

Für die Vollständigkeit der Berichterstattung über die Kriegsereignisse ist es als ein glücklicher Zufall anzusehen, daß das Tagebuch Ssemenows mit der Abfahrt der Flotte von der Yangtse-Mündung, am 25. Mai 1905, beginnt, d. h. 2 Tage nachdem der Schiffbauingenieur Politowski*) seinen letzten Bericht über die Fahrt nach Ostasien abgeschlossen hat.

Zu Beginn der Schilderung bespricht Ssemenow die russische Marschformation, die er in Übereinstimmung mit den Angaben in der „Marine-Rundschau“, Mai 1906, darstellt, während Klado die Aufstellung der Divisionen (Nebogatow-Division hinter Rojestwenski in der rechten Kolonne) ohne Zweifel unrichtig wiedergibt. Als Vorteil der Formation wird der schnelle Übergang in die Gefechtsformation bei etwaiger Überraschung durch den Gegner — Vermehren der Fahrt der rechten Kolonne, Vorsetzen durch gleichzeitige Wendung um 2 Strich und Rückwenden — angegeben. Die Kreuzer hatten dabei den Auftrag, im Verein mit der Vorhut, die sich zu ihnen gesellen sollte, die Transporter vom Kampfplatz zu geleiten und sie gegen die feindlichen Kreuzer zu beschützen. „Jemtschug“ und „Jsumrud“ hatten Befehl, mit den Torpedobootszerstörern sich in Feuerlee der Flotte zu halten und die feindlichen Torpedoboote an einer Umgehung der Linie zu hindern. Ssemenow erklärt, daß die Einzelheiten bezüglich der Einnahme der Formation beim Sichten des Feindes in den verschiedenen Richtungen, die Anweisungen über die Verwendung der Artillerie, über die Art, wie havarierten Schiffen Unterstützung zu gewähren sei, ferner betreffend das Übergehen der Flagge des Flottenchefs auf ein anderes Schiff, die Übergabe des Kommandos an den nächstältesten Befehlshaber usw. in Spezialbefehlen niedergelegt sei, die jedem Offizier in der Flotte bekannt waren. Es wäre wunderbar und unerklärlich, wenn dies alles nicht der Fall gewesen wäre, — nach den bisherigen Mitteilungen, insbesondere der Verteidigungsschrift Nebogatows, war es nicht anzunehmen.

Als „grausame Ironie“ erscheint Ssemenow der Befehl der Admiralität an die Flotte, die ihrer „Operationsbasis“ zustrebte, so viel Transporter wie möglich mitzunehmen, da sie von der Basis nicht viel Unterstützung mit Bezug auf Material und Vorräte zu erwarten habe; die Eisenbahn vermöchte kaum die für die Armee nötigen Transporte zu leisten.

*) Vgl. „Marine-Rundschau“, Novemberheft 1906, S. 1293 ff.

Um Torpedobootsangriffen möglichst zu entgehen, beabsichtigte Rojestwenski die Durchfahrt durch die Koreastraße so einzurichten, daß er am 27. Mai mittags sich in der Mitte der Tsuschimapassage befand. Die Position der Flotte am 26. vormittags ließ ihr bei der Ausführung dieses Planes noch einen Überschuß von 4 Stunden, der zum Evolutionieren verwandt wurde. Noch einmal zeigte sich hierbei — so erklärt Ssemenow —, daß eine kriegsbereite Flotte nur durch lange Friedensübung auf See geschaffen wird und daß eine schnell zusammengestellte Zahl von Schiffen verschiedener Typen alles andere als eine „Flotte“ darstellt. Der Übergang in die Gefechtsformation wurde noch „erträglich“ ausgeführt, die Kritik der weiteren Übungen ersetzt der Berichterstatter durch einige Gedankenstriche; besonders mangelhaft manövrierte das III. Geschwader (Nebogatow), das bis dahin keine Gelegenheit zu gemeinsamen Übungen in der Flotte gehabt hatte. Demgegenüber schätzt der Verfasser es als besonders großen Vorteil der Japaner ein, daß Togos Flagge bereits 8 Jahre lang in der Flotte wehte und daß von seinen Unterführern fünf Vizeadmirale und sieben Kontreadmirale längere Zeit unter seinem Befehl gefahren hatten, mit seinen Absichten und Methoden also voll vertraut waren.

Hinsichtlich der taktischen Durchführung der Schlacht nahm Rojestwenski an — und die Ereignisse gaben ihm recht —, daß der Schwerpunkt in dem Kampf der zwölf von Togo selbst geführten japanischen gepanzerten Schiffe und der drei russischen Panzerdivisionen (zwölf Schiffe) unter seiner Führung liegen würde. Den Unterschied in der Gefechtskraft dieser zwölf japanischen und russischen Schiffe bewertet Ssemenow sehr hoch, zumal das älteste japanische Schiff, „Fuji“, noch 2 Jahre jünger als der unter den russischen Schiffen dem Alter nach an sechster Stelle stehende „Ssissoi“ war.

Vielfach ist dem russischen Admiral in der Fachpresse die Wahl des Weges durch die Koreastraße als ein schwerer Fehler vorgeworfen worden. In dem Tagebuche Ssemenows lernen wir die Überlegungen kennen, die Rojestwenski wahrscheinlich dazu veranlaßten, durch die Koreastraße zu marschieren, — wir dürfen annehmen, daß die von Ssemenow angeführten Gründe sich im allgemeinen mit den Überlegungen des Admirals deckten: Selbst wenn die Flotte ohne nochmalige Kohlenübernahme um Japan herum in eine der engen Zugangsstraßen zur Japanischen See gelangt wäre — was Ssemenow bezweifelt —, so würde es ihr höchstwahrscheinlich auch mit Hilfe des Nebels nicht gelungen sein, das Defilee unbemerkt zu passieren; Minen und Torpedobootsangriffe würden in der infolge ihrer Enge leicht zu beobachtenden und zu sperrenden Straße voraussichtlich der Flotte Verluste verursacht haben, und Togo würde immer noch zur rechten Zeit eingetroffen sein, um die Russen, voraussichtlich schon in geschwächtem Zustande, auf dem Wege nach Wladiwostok abzufangen. Mit der Möglichkeit einer Kohlenübernahme auf hoher See im Stillen Ozean zu jener Jahreszeit war nach Ssemenows Ansicht keineswegs mit Sicherheit zu rechnen; ferner waren die Maschinen und Kessel selbst der neueren Schiffe in so schlechtem Zustande, daß die Fahrt um Japan herum sich wahrscheinlich sehr lange ausgedehnt hätte, so daß Togo keinen Zweifel mehr über die Absicht Rojestwenskis haben konnte. Als weiterer Grund, der für die Koreastraße sprach, führt der Navigationsoffizier des „Ssuworow“ an einer anderen Stelle den Umstand an, daß die Navigation infolge der Breite dieser Straße auch bei Nebel keine Schwierigkeiten bot, wodurch die Wahrscheinlichkeit des unbemerkten Durchbruches oder zum mindesten die Möglichkeit, einen Vorsprung zu gewinnen, bei der Häufigkeit nebligen Wetters in jenen Gewässern und zu jener Jahreszeit erhöht wurde.

Aus einem Gespräch der Offiziere des „Ssuworow“ ist zu entnehmen, daß die strategische Lage und die voraussichtlichen Maßnahmen der Japaner verhältnismäßig richtig beurteilt wurden: Man nahm an, daß das japanische Gros in Masampho oder an der Nordspitze von Tsuschima stände und daß die einzige Aussicht, unbemerkt durchzuschlüpfen oder einen Vorsprung zu gewinnen, in dem Aufkommen von Nebel bestand. Nur Optimisten waren der Ansicht, daß die — übrigens mißlungene — Diversion des „Terek“

und „Kuban“ gegen die japanische Ostküste, von der wir hier zuerst Näheres erfahren, Togo veranlassen könnte, einen Teil seiner Streitkräfte dorthin zu detachieren.

Sehr pessimistisch urteilte der Kommandant des „Ssuworow“, der das Aufhören des (in der Nacht vom 26./27. Mai herrschenden) Nebels als gleichbedeutend mit dem Untergang des „Ssuworow“ bezeichnete, — er war davon überzeugt, daß die Japaner ihr Feuer auf das Flaggschiff konzentrieren und dies vernichten würden.

Auch der schon von Politowski verschiedentlich hervorgehobenen, fast übertriebenen Sorge um die Zulänglichkeit des Kohlenvorrats begegnen wir hier: Der leitende Ingenieur des „Ssuworow“ ist in Verzweifelung darüber, daß ein Bunkerbrand ihm einen Teil seiner Kohlen raubte und daß die schlechte Qualität der Kohle einen um 20 bis 30 Prozent größeren Verbrauch als den normalen bedingt. Der Umstand, daß der „Zessarewitsch“ am 10. August mit zerschossenen Schornsteinen 480 Tonnen in 24 Stunden verbrannte, läßt ihn die 1000 Tonnen, die „Ssuworow“ am 27. Mai um Mitternacht noch an Bord hat, als völlig unzureichend ansehen, obgleich der Weg bis Wladiwostok 600 Seemeilen nicht übersteigt. Diese Angabe klärt uns in gewisser Weise über die Gründe der starken Überlastung der Schiffe mit Kohle auf.

Lehrreich sind die Mitteilungen Ssemenows über den von den Russen beobachteten Funkspruchverkehr der Japaner. In der russischen Flotte war der Funkspruchverkehr untersagt. Am 26. Mai morgens wurde auf russischer Seite ein Funkspruch aufgenommen, der, wahrscheinlich von einer starken Station auf den Goto-Inseln stammend, unchiffriert die Beobachtungen der letzten Nacht meldete. Gegen Abend am 26. wurde der chiffrierte Verkehr von zwei weiteren Stationen beobachtet, in der Nacht derjenige von sieben. Die Kürze und Gleichförmigkeit der in bestimmten Zwischenräumen wiederkehrenden Meldungen deutete darauf hin, daß es sich um kurze Signale zur Aufrechterhaltung der Verbindung in einer Aufklärungslinie handelte. Daraus war zu ersehen, daß die Flotte noch nicht entdeckt war. Solange dies feststand, war der Befehl, die eigenen Apparate nicht zu gebrauchen und den Verkehr des Gegners nicht zu stören, durchaus berechtigt.

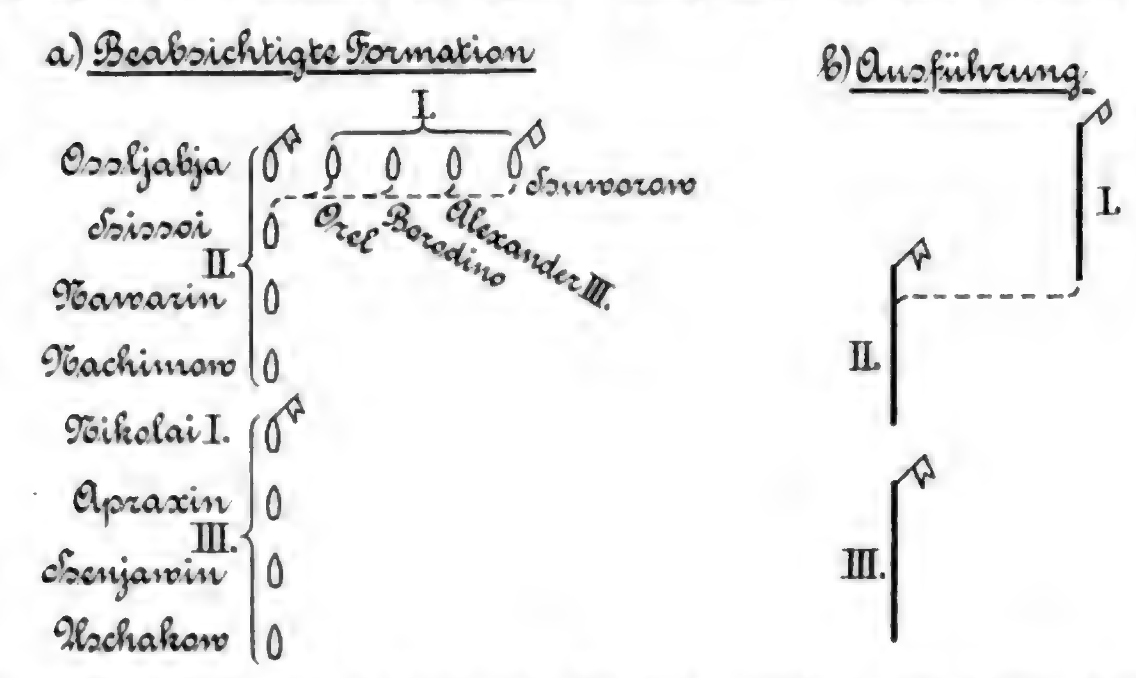
Von den weiteren Angaben über das Sichten der russischen Flotte, über das Fühlunghalten und den Verlauf der Schlacht sollen hier nur diejenigen Erwähnung finden, welche geeignet sind, die bisherigen Mitteilungen der „Marine-Rundschau“ zu ergänzen und das Bild der Schlacht zu vervollständigen.

Nachdem die Nacht (26./27.) bei dickem Wetter ruhig verlaufen — man ging Kriegswache und hatte abgeblendet (nach Klado brannten jedoch die inneren Positionslaternen der einzelnen Kolonnen) —, stieß der japanische Hilfskreuzer „Schinano-Maru“ um 5 Uhr früh auf die Hospitalschiffe und entdeckte sodann die ganze Flotte. Auf dem Flaggschiffe, von dem aus der Hilfskreuzer nicht gesehen werden konnte, bemerkte man infolge des Aufhörens des regelmäßigen Aufrufs in der japanischen Aufklärungslinie und infolge der nunmehr erfolgenden Abgabe längerer Meldungen, die von immer weiter entfernten Stationen wiederholt wurden, daß die Flotte entdeckt sei. Mit diesem Moment hätte der „Ural“ mit allen Mitteln die japanischen Meldungen zu stören suchen müssen; das Unterbleiben eines solchen Versuches ist völlig unerklärlich. Um 6 Uhr dampfte „Ural“ von achtern auf und meldete, daß hinter der Flotte vier feindliche Schiffe von Steuerbord nach Backbord hinüberdampften; 6 Uhr 45 Min. erschien die „Izumi“ Steuerbord vorn, um 8 Uhr war sie etwa 5 Seemeilen ab. Dem Vorwurf, den man dem russischen Führer deswegen machen könnte, weil er keinen Versuch zum Abdrängen der feindlichen Kreuzer unternahm, tritt Ssemenow entgegen, indem er feststellt, daß für eine solche Aufgabe geeignet nur zwei russische Kreuzer, „Awrora“ und „Oleg“, allenfalls auch „Swjetlana“, waren, während „Donskoi“ und „Monomach“, „respektable Invaliden“, zu langsam, „Almas“ und „Ural“ zu schwach armiert waren. Zudem glaubte der russische Admiral zu einer Zeit, wo er jeden Moment das feindliche Gros sichten konnte, bei der

Unterlegenheit seiner drei Liniendivisionen jede Reserve an Kraft beim Gros halten zu sollen.

Bald nach 8 Uhr erschien die Division Taketomi für kurze Zeit Backbord vorn, ein weiterer kleiner Kreuzer entfernte sich, wahrscheinlich mit einer Meldung, nach Norden, kurz nach 10 Uhr tauchte die Division Dewa Backbord vorn aus dem Nebel. Zu dieser Zeit wurde die Gefechtslinie in der bereits erwähnten Weise hergestellt. Um 11 Uhr 20 Min. wurde auf einen von „Orel" versehentlich abgegebenen Schuß hin das Feuer eröffnet, woran das Geschwader Nebogatows sich am heftigsten beteiligte. Auf das Signal des Flaggschiffs „Munition nicht umsonst verfeuern" wurde das Feuer eingestellt. Um 12 Uhr, querab von der Südspitze von Tsuschima, wurde von N 60° O auf Kurs N 23° O gegangen.

Bald darauf zeigten sich von neuem leichte japanische Streitkräfte an Backbord vorn, diesmal begleitet von Torpedobooten, anscheinend in der Absicht, sich vor die russische Flotte zu setzen. Um diese leichten Streitkräfte zu vertreiben, von denen man annahm, daß sie Minen in der Kursrichtung der Flotte werfen würden, beabsichtigte Rojestwenski die 1. Division in Dwarslinie neben die Spitze der 2. („Ossljabja") zu setzen, was ihm gestattete, nach vorne hin ein äußerst wirksames Feuer zu entwickeln (vgl. Skizze). Die 1. Division schwenkte daher unter Fahrtvermehrung auf 11 Seemeilen auf Signal 8 Strich nach Steuerbord. Darauf wurde



Signal „Wendung zugleich 8 Strich nach Backbord" gegeben, dies Signal jedoch von „Alexander III." mißverstanden, der im Kielwasser des „Ssuworow" schwenkte, worauf auch „Borodino" und „Orel", die die Wendung richtig begonnen hatten, „Alexander III." im Kielwasser folgten. Es bildete sich auf diese Weise die bisher nicht aufgeklärte Formation in zwei Kolonnen, in der die 1. Division etwas vorlich rechts, die übrigen Divisionen links standen. (Nach Klado wurde das erste Schwenkungssignal nach Steuerbord zuerst für die 1. und 2. Division gegeben, für die 2. jedoch widerrufen, ehe es ausgeführt werden konnte.)

Infolge des Manövers Rojestwenskis gaben die japanischen leichten Streitkräfte ihre Absicht, sich vor dem Bug der russischen Flotte vorbeizuziehen, auf und dampften mit hoher Fahrt davon. Ssemenow vermutet, daß sie Togo die zweireihige Formation der Russen meldeten, daß der japanische Admiral daraufhin den Angriff auf die Spitze der Backbordkolonne als die schwächere beschloß und daß sich hieraus sein Vorbeiziehen an der russischen Spitze nach Backbord und die Kehrtschwenkung vor Beginn des Feuers erklärt. Während die japanischen Kreuzer verschwanden, vermehrte die russische 1. Division die Fahrt und änderte den Kurs langsam nach Backbord, um sich wieder vor die Backbord-

kolonne zu setzen. 1 Uhr 20 Min. stand sie so weit vorlich, daß sie auf Kurs N 23° O gehen konnte, worauf der Backbordkolonne Befehl zum Einscheren erteilt wurde.

Bald darauf wurde das japanische Gros Steuerbord vorn gesichtet, und zwar die sämtlichen zwölf gepanzerten Schiffe — entgegen der ursprünglichen Annahme Ssemenows, daß Togo persönlich nur sechs Schiffe führen würde, während die sechs anderen wie am 10. August 1905 selbständig operierten. Der südwestliche Kurs Togos erschien Ssemenow, der nunmehr seine Beobachtungsstation auf der achteren Brücke eingenommen hatte, zunächst unerklärlich; er glaubte, daß Togo die Queue umfassen wolle, um die russische Flotte von achtern zu enfilieren. Noch mehr setzte ihn aber die Kehrtschwenkung der Japaner in Erstaunen, da er darin infolge der Maskierung des Feuers der eigenen Schiffe für längere Zeit und der dem Gegner gebotenen Möglichkeit, sein Feuer auf den festen Schwenkungspunkt zu konzentrieren, einen schweren Fehler der Japaner und die Möglichkeit eines schnellen Erfolges für die russische Flotte erblickte.

Um 1 Uhr 49 Min. feuerte, als „Mikasa" und „Schikischima" die Schwenkung vollführt hatten, „Ssuworow" den ersten Schuß auf etwa 5900 m, um die günstige Lage auszunutzen. Die übrigen Schiffe fielen sofort ein. Zu dieser Zeit war nach Ssemenows Darstellung die 1. Division bereits wieder an der Spitze der Formation und konnte ihr Feuer auf den Gegner konzentrieren, ohne von der 2. maskiert zu werden. Die Japaner erwiderten das Feuer erst, nachdem auch „Fuji" und „Asahi" geschwenkt hatten. Ssemenow berichtet nun, daß er deutlich beobachtete, wie die japanischen 30,5 cm-Geschosse auf die großen Entfernungen sich zum großen Teil — wie er annimmt, infolge der starken Abnutzung der japanischen Geschützrohre — überschlugen und daß sie explodierten und in Tausende von Splittern zerbarsten, sobald sie — gleichgültig, mit welchem Teil zuerst — auf die Wasserfläche trafen oder dem geringsten Hindernis, wie Schornsteinstagen, Davitstoppnanten u. a., begegneten, ein solches auch nur streiften. Besonders hebt er die enorme Macht der Explosion der 30,5 cm-Granaten hervor — durch den Druck wurden 7,6 cm-Geschütze aus ihren Lafetten geschleudert —, ferner die hohe Temperatur bei der Explosion und die Fähigkeit, selbst schwer brennbare Gegenstände — wie durchfeuchtete Hängematten u. a. — zu entzünden. Ssemenow erzählt, daß nach zuverlässigen Berichten die Japaner bei Tsuschima zum ersten Male eine neue Sprengladung für ihre schweren Granaten verwandten, die ein Offizier einer der südamerikanischen Republiken erfunden habe. Diese konnte nur für schwere Kaliber verwandt werden, was auch dadurch bestätigt wurde, daß die Schiffe, die mit den japanischen geschützten Kreuzern kämpften — am 28. Mai „Swjetlana" und „Donskoi" —, weniger litten und vor allem nicht Feuer fingen, obgleich sie viel mehr Holz an Bord hatten als die modernen Linienschiffe. Wie weit diese Nachricht zutrifft, läßt sich nicht übersehen. Die japanische Sprengladung war nach Ssemenows Urteil siebenmal so stark wie die russische; sie bestand nicht aus Pyroxylin, sondern aus Schimose oder dem eben erwähnten noch stärkeren Sprengstoff. Schimose erzeuge eine $1^1/_2$ mal so hohe Temperatur wie Pyroxylin. Dagegen explodierten die russischen Granaten entweder gar nicht oder sie wurden nur in wenige große Stücke zerlegt; die Zünder waren so reguliert, daß die Explosion erst nach Durchschlagen des Hindernisses eintrat. Vergeblich sah Ssemenow nach Treffern aus, wie er sie am 10. August beobachtet hatte; sie konnten nur bemerkt werden, wenn etwas auf den feindlichen Schiffen zertrümmert wurde oder fiel — dies trat indes nicht ein. Bei dieser Gelegenheit bemerkt Ssemenow, daß sich bisher zwei Ansichten bezüglich der Geschoßverwendung gegenüberstanden, die — auch von den Russen zu ihrem Schaden angenommene — französische, welche den Hauptwert auf das Durchschlagen des Panzers lege, und die — von den Japanern als Richtschnur genommene — englische, die mit der Wirkung eines Massengranatfeuers rechne, um das feindliche Schiff völlig zu paralysieren und ihm dann erst den Todesstoß zu versetzen.

Die Wirkung des japanischen Feuers war eine enorme. Nach einigen Weit- und Kurzschüssen folgte Treffer auf Treffer, und nach wenigen Sekunden brach bereits das

erste Feuer in den Offiziersräumen aus. Ssemenow hatte am 10. August auf dem „Zessarewitsch" während des Stunden lang dauernden Gefechtes neunzehn schwere Treffer gezählt; er hatte in allem Ernst beabsichtigt, auch am 27. Mai Zahl und Art der Treffer und ihre Wirkung zu notieren; schon nach wenigen Augenblicken mußte er diese Absicht infolge der sich unaufhaltsam mehrenden Zahl der Treffer aufgeben. Die große Verbesserung ihrer Schießausbildung seit dem 10. August verdankten die Japaner nach der Darstellung des Verfassers den Schießübungen nach dem Fall von Port Arthur, bei denen jeder Geschützführer fünf Kalibergranaten aus seinem Geschütz feuerte und nach deren Beendigung die Rohre zum Teil erneuert wurden.

Außerordentlich war die psychische Wirkung der ersten Treffer auf die Mannschaften. Völlig gelähmt standen die Leute an den Feuerlöscheinrichtungen, in den Rauch und die Flammen starrend, ohne etwas zu unternehmen; erst ein energischer Zuruf ihrer Offiziere brachte sie zur Besinnung.

Die Verwirrung und Zerstörung an Deck veranlaßte Ssemenow, nach dem Kommandoturm zu eilen, um sich von dem Stand der Dinge dort zu überzeugen. Er findet den Admiral und den Kommandanten nebeneinander knieend und den Verlauf des Gefechtes beobachtend. Der Kommandant rät dem Admiral gerade, näher an den Gegner heranzugehen, damit das russische Feuer wirksamer werde. Zwei Offiziere, darunter der Flottenartillerieoffizier, sind bereits im Turm gefallen, aber Schiffs- und Artillerieleitung arbeiten noch ruhig und sicher, hier bemerkt man noch nicht die verheerende Wirkung, die das feindliche Feuer auf dem „Ssuworow" bereits ausgeübt hat. — Der Feind hat inzwischen die Schwenkung vollendet und dampft parallel der russischen Linie in einer Entfernung von etwa 2 Seemeilen, allmählich aufkommend; noch immer sind Spuren der Wirkung des russischen Feuers nicht zu bemerken, während auf dem „Ssuworow" Brücken, Signaleinrichtungen und Entfernungsmesserstationen zerstört sind, Haufen von Toten an Deck liegen, und auch schon „Alexander III" und „Borodino" in Flammen und Rauch gehüllt sind. — Sobald Togo eine vorliche Position errungen, drehte er langsam an die russische Linie heran, um sie zu umfassen, Rojestwenski folgte 2 Uhr 5 Min. dieser Bewegung, bis er die „Mikasa" wieder querab hatte. Die gesteuerten Kurse sind aus der beigefügten Skizze ersichtlich; aus ihr geht hervor, daß die Gefechtsfahrt der Russen 9 bis 10 Seemeilen, die der Japaner 15 bis 16 Seemeilen betrug, daß also die Geschwindigkeitsdifferenz sich auf rund 6 Seemeilen belief — ein Betrag, wie er unter normalen Verhältnissen in dem Kampfe zweier moderner Flotten wohl ausgeschlossen ist.

Gegen 2 Uhr wird vom hinteren 30,5 cm-Turm ein Teil der Panzerkuppel durch einen Treffer abgerissen, ein anderer nach oben umgebogen, der Turm kann jedoch weiter feuern. Die Verluste an Toten und Verwundeten häufen sich derart, daß man die ersteren liegen lassen muß, wo sie fallen, während man den letzteren nur zum Teil Hilfe gewähren kann. Der provisorische Verbandraum in der oberen Batterie (zwischen den 15 cm-Türmen) war durch den ersten Treffer unbrauchbar geworden. Als Ersatz müssen bereits die Besatzungen der 4,7 cm-SK. und Maschinenkanonen, die bei ihrer ungeschützten Aufstellung zum größten Teil vernichtet sind, aus der Deckungsstellung unter dem Panzerdeck heraufgeholt werden. Auch diese sind nur „ein Tropfen in dem Ozean". Die Feuerlöschschläuche sind inzwischen durch Geschützfeuer zerstört, und obwohl man immer neue aus den unteren Decks herausschafft, ist der Vorrat doch fast erschöpft, so daß es kaum mehr möglich ist, dem Feuer, das besonders auf dem Bootsdeck in den dort aufgestellten elf Booten wütet, entgegenzutreten. Das vor dem Gefecht in die Boote gefüllte Wasser ist bald durch Lecks abgelaufen. Von Nutzen erweisen sich dagegen Maschinenölbehälter, die auf Befehl des Admirals während der Reise gesammelt und mit Wasser gefüllt in den Decks aufgestellt waren. Um 2 Uhr 15 Min. ist auch die letzte der Flaggleinen verbrannt, so daß der Flaggleutnant seine Signalgäste unter Deck schickt. Um 2 Uhr 20 Min. meldet der Kommandeur eines der 15 cm-Türme, daß infolge des immer mehr um sich greifenden Feuers und des erstickenden Qualmes die Backbord 15 cm-Türme nicht mehr feuern können.

Ssemenow, der dem Admiral diese Meldung überbringt, erblickt diesmal im Kommandoturm schon fünf bis sechs Gefallene; der Artillerieoffizier, ebenfalls bereits verwundet, bedient das Ruder.

Gegen 2 Uhr 20 Min. beginnt „Mikasa“, die dem Gegner auf fast parallelem Kurs wieder erheblich aufgelaufen ist, von neuem heranzudrehen, Rojestwenski steuert diesmal zunächst den alten Kurs noch eine Zeitlang weiter — anscheinend, um die Distanz zu verkürzen. Erst als es „Mikasa“ fast gelungen ist, „to cross the T“, — der Steuerbord vordere 15 cm-Turm des „Ssuworow“ schickt sich an, das Feuer zu eröffnen —, dreht das russische Flaggschiff nach Steuerbord ab, um wieder einen dem Gegner parallelen Kurs zu steuern. Um diese Zeit wird der Kommandant verwundet; im hinteren Turm findet — aus nicht aufgeklärter Ursache — eine so starke Explosion statt, daß die Panzerdecke höher als die achtere Brücke in die Luft geschleudert wird und dann auf die Schanze fällt; fast gleichzeitig (2 Uhr 30 Min.) fällt der vordere Schornstein, die Boote zerschmetternd und das Deck mit brennenden Trümmern und undurchdringlichem Qualm bedeckend. Der Weg über das Aufbaudeck von vorn nach achtern ist nunmehr versperrt, und auch durch die obere Batterie ist es nicht möglich, nach achtern zu gelangen, da die Kammern der Offiziere des Stabes in Flammen stehen. Nunmehr erfährt Ssemenow von dem in den Ruderraum eilenden zweiten Flaggleutnant, daß das Ruder versagt, und zurück an Deck stürzend bemerkt er, daß der „Ssuworow“ um etwa 16 Strich nach Steuerbord gedreht hat und daß die eigene Linie mit unregelmäßigen Schiffsabständen — vor allem im III. Geschwader — sich zwischen ihm und dem Gegner auf etwa Südost-Kurs vorbeizieht.

Für den Fall der Gefechtsunfähigkeit des „Ssuworow“ hatten die Zerstörer „Bjädowy“ und „Bystry“ Befehl, den Flottenchef mit seinem Stabe auf ein unbeschädigtes Schiff überzusetzen. Augenscheinlich bemerkten diese aber infolge des über der russischen Linie lagernden Qualms den Ausfall des Flaggschiffes nicht, und letzteres hatte auch kein Mittel mehr, einen Befehl zu signalisieren. Die Japaner fuhren inzwischen fort, ihr Feuer auf den hilflosen „Ssuworow“ zu konzentrieren, in der Hoffnung, ihn nunmehr vollends zu vernichten. Der vordere Mast und der hintere Schornstein fallen um diese Zeit, ein Feuer bricht nach dem andern aus, trotzdem beteiligen sich noch sämtliche gefechtsfähigen Geschütze mit aller Energie am Kampfe, was auch in den japanischen Berichten besonders hervorgehoben und anerkannt wird.

Nur mit Mühe gelangt Ssemenow auf das Aufbaudeck, er ist dort Zeuge davon, wie der noch lebhaft feuernde vordere Backbord 15 cm-Turm durch eine Granate außer Gefecht gesetzt wird, indem die eine Rohrmündung abgeschlagen, die Höhenrichtmaschine des anderen Geschützes zerschmettert wird (3 Uhr). Er findet die vordere Brücke eingestürzt, den Kommandoturm verlassen. Hier waren der Admiral und der das Ruder bedienende und gleichzeitig das Schiff führende Artillerieoffizier verwundet worden, zu derselben Zeit, als das Ruder versagte.

Zahlreiche Granatsplitter, die unter dem pilzförmigen Dach in den Kommandoturm eindrangen, hatten den Kompaß und alle Apparate bis auf den Telegraphen der einen Maschine und das Sprachrohr nach der anderen zerstört. Brücke und Kartenhaus brannten, so daß der einzige Ausweg aus dem von Qualm erfüllten Turm der Panzerschacht nach der unteren Kommandozentrale war; diesen benutzten der am Kopf, im Rücken und am rechten Bein verwundete Admiral, der ebenfalls verletzte Chef des Stabes und der Flottennavigationsoffizier. Letzterer wurde in der Zentrale stationiert mit dem Befehl, den bisherigen Kurs — nach dem wenig brauchbaren Kompaß der Zentrale — zu steuern; der Admiral suchte einen Ausweg auf das Aufbaudeck, um dort einen Überblick über die Gefechtslage zu gewinnen, und gelangte zu dem mittleren Steuerbord 15 cm-Turm, wo er von neuem am linken Fuß nicht unerheblich verwundet wurde. Er wurde in den 15 cm-Turm getragen, der nicht mehr am Feuer teilnahm, da er festsstand. Inzwischen war die Rudermaschine wiederhergestellt, aber alle drei Anlaßleitungen waren beschädigt; ebenso war

keine Möglichkeit vorhanden, nach ihr von der Zentrale Befehle zu übermitteln, da ein Sprachrohr nicht vorhanden, die elektrischen Indikatoren beschädigt waren und das Telephon nicht mehr arbeitete. Man mußte daher aus der Zentrale mit den Schrauben steuern, wobei das Schiff stark nach den Seiten ausschor und nur wenig Fahrt voraus machte. Zu dieser Zeit begann man, aus der 7,5 cm-Batterie die dort aufgestellte Bereitschaftsmunition über Bord zu werfen, da das Feuer sich unaufhaltsam ausbreitete und auch die untere Batterie bedrohte.

Gemäß den vom Admiral vor der Schlacht getroffenen Anordnungen hatte nach Ausfall des Führerschiffs (2 Uhr 32 Min.*) das folgende Schiff, „Imperator Alexander III.“, die Führung der Linie übernommen. Dieser war allmählich immer weiter nach Süden abgedreht, während die Japaner ihr Feuer auf ihn konzentrierten und von neuem die vorliche Stellung erstrebten. Hierdurch wurde nach Ssemenows Darstellung der „Alexander III.“ veranlaßt, den Durchbruch hinter der japanischen Linie herum sowie den Versuch eines Angriffs auf die japanische Queue auszuführen. Er drehte daher nach japanischer Angabe um 2 Uhr 40 Min.*) oder um 2 Uhr 50 Min.*) hart nach Backbord. (Etwa um dieselbe Zeit kenterte die „Osljabja“, die unter dem konzentrierten Feuer der sechs japanischen Panzerkreuzer bekanntlich schon um 2 Uhr 25 Min. zusammengebrochen war und die Linie verlassen hatte.) Die Angabe Ssemenows über den Versuch des Durchbruchs nach Norden berichtigt somit die Schilderung der „Marine-Rundschau“, Maiheft 1906, in der das Manöver als eine Kreisbewegung nach Steuerbord dargestellt ist. Nach Ssemenows Angabe hätte nun Togo eine Kehrtwendung zugleich mit der ganzen Flotte beabsichtigt, das Signal sei jedoch von Kamimura wahrscheinlich nicht ausgemacht, auch habe dieser eine Schwenkung erwartet — kurz, er zog sich mit seinen Kreuzern zwischen Togos Division und der russischen Linie hindurch, maskierte dabei das Feuer der ersteren und schwenkte dann hinter ihr ein. Für einen Augenblick herrschte Unordnung in der japanischen Linie — was bei dem Zustand der russischen Schiffe indessen ohne Folgen für sie blieb; sie ordnete sich rasch und benutzte wieder ihre höhere Geschwindigkeit, um sich vor den „Alexander III.“ zu ziehen, der, stark zusammengeschossen und ebenso wie „Borodino“ heftig brennend, von neuem abbog und bis 3 Uhr 20 Min. etwa Nordwestkurs, auf den „Ssuworow“ zu, steuerte. Nunmehr wurde auch dieser wieder heftig beschossen, aber auch sein vorderer 30,5 cm-Turm, der einzige noch gefechtsfähige, beteiligte sich lebhaft am Kampfe. Auf den „Alexander III.“ hagelten die Treffer nieder, er war zeitweise in Flammen und braunen Qualm gehüllt, um ihn herum kochte die See buchstäblich, indem große Wassersäulen von den einschlagenden Granaten aufgeworfen wurden. Als er auf etwa eine Seemeile heran war, schlug eine Anzahl von Granaten auf der vorderen Brücke und bei dem Backbord vorderen 15 cm-Turm ein, und gleich darauf schwenkte er hart nach Steuerbord, etwa um 16 Strich, eine Bewegung, der die übrigen Schiffe folgten. Dies Manöver wurde nach Ssemenow äußerst hastig ausgeführt, es war weder Wendung noch Schwenkung, die Linie wurde nicht aufrechterhalten. Ob die Bewegung beabsichtigt war oder infolge eines Ruderversagers auf dem „Alexander III.“ ausgeführt wurde, ist unaufgeklärt geblieben.

Die Japaner folgten der Bewegung der russischen Spitze nach Ssemenow durch eine Wendung aller Schiffe zugleich um 16 Strich. Dies Mal wurde das Manöver mit großer Exaktheit wie auf dem Exerzierplatz ausgeführt. Nach den bisherigen Schilderungen hätte die japanische Flotte das zweite Kehrtmanöver wie das erste (1. Division Wendung, 2. mit Schwenkung dahintergesetzt) ausgeführt. Würden sämtliche Schiffe das zweite Mal um 16 Strich gleichzeitig gewendet haben — wie Ssemenow

*) Die Uhrzeiten der russischen und japanischen Berichte stimmen nicht völlig überein. Nach einer Darstellung in den Proceedings of the U. S. Naval Institute (Juni 1906, S. 603) war auf dem „Ssuworow“ am 27. mittags die Uhr ohne Signal um 30 Minuten vorgestellt. Die übrigen Schiffe behielten die Zeit des Tages vorher bei, die gegen die japanische etwa 12 Minuten zurückblieb.

es meldet —, so würde nunmehr der zweite Admiral der Panzerkreuzer geführt und Togo in der Mitte gestanden haben. Nach dem Kehrtmanöver zog sich die japanische Flotte noch einmal ziemlich nahe am „Ssuworow“ vorbei, nunmehr auch dessen vorderen 30,5 cm-Turm außer Gefecht setzend. Um 3 Uhr 25 Min. legte sich das Schiff um 8 ° nach Backbord über.

Auf die Mannschaft des „Ssuworow“ übte das Abdrehen der russischen Linie eine niederschmetternde Wirkung aus. Ein dumpfer Verzweiflungsschrei durchtönte die Batterie. Die Mannschaft, die in naiver Auffassung geglaubt hatte, die Flotte steure auf den „Ssuworow“ zu, um ihr Flaggschiff zu decken, sah in dem Abdrehen das endgültige Aufgeben dieses Versuches und die Preisgabe des „Ssuworow“. Und vor den Augen Ssemenows steigt unwillkürlich ein Bild aus der Schlacht am 10. August auf: das Signal des Fürsten Uchtomski und der ungeordnete Rückzug der Port Arthur-Flotte.

Von Torpedobooten wurde der „Ssuworow“ zu dieser Zeit entgegen japanischen Berichten noch nicht angegriffen. Dagegen drang ein Geschoß durch eine der Pforten der vorderen 7,5 cm SK.-Batterie, riß das Geschütz von der Lafette und durchschlug das Panzerdeck. Infolge der Krängung nach Backbord strömte Wasser durch die beschädigte Pforte in die Batterie und von dort weiter durch das Panzerdeck in die unteren Räume. Ssemenow versuchte im Verein mit einigen anderen Offizieren, das Leck mit Kohlensäcken zu stopfen; die wenigen in der Batterie noch befindlichen Mannschaften, die seit dem Abdrehen der Linie völlig erstarrt und teilnamlos in den Ecken sich zusammengedrängt hatten, waren nur mit Gewalt dazu zu bewegen, sich an der Arbeit zu beteiligen.

Um 3 Uhr 40 Min. wich diese Niedergeschlagenheit plötzlich einer hoffnungsfreudigen Stimmung — das Gerücht hatte sich verbreitet, eins der japanischen Schiffe, wenn nicht sogar zwei, sei gesunken. Obgleich die Division Dewa nun zeitweise den „Ssuworow“ unter Feuer nahm, begann die Mannschaft, von neuer Hoffnung beseelt, unter Leitung der Offiziere energisch das Löschen der Brände in Angriff zu nehmen, selbst Scherzworte wurden wieder gehört, ein Beispiel dafür, wie eine einzige geschickte Aufmunterung imstande ist, den Mut einer schon fast gänzlich demoralisierten Besatzung von neuem zu beleben.

Bald nach 4 Uhr erscholl der Ruf: „Torpedoboote achtern, an die Geschütze!“ In der mittleren 7,5 cm SK.-Batterie war indessen nur noch ein Geschütz brauchbar, in der achteren Batterie ebenfalls eins, das sogleich ein heftiges Feuer auf die Torpedoboote eröffnete und sie zum Rückzug veranlaßte. In der vorderen 7,5 cm SK.-Batterie war zu dieser Zeit kein Geschütz mehr gefechtsfähig, sämtliche vier Rohre waren von ihren Lafetten gerissen, zum Teil, wie Ssemenow annimmt, durch den Luftdruck bei der Detonation der 30,5 cm-Granaten.

In der Zeit von 4 bis 5 Uhr hatte die Besatzung mit Erfolg an der Unterdrückung der Brände gearbeitet, als gegen 5 Uhr wiederum schwere Granaten auf das Schiff niederzugehen begannen und sich der Mannschaft von neuem eine Panik bemächtigte. Die russische Linie hatte sich, wie bekannt, gegen 4 Uhr von der gegnerischen im Nebel und Qualm losgelöst und war nach Norden abgedreht. Togo und Kamimura hatten sich, wie die Skizze zeigt, getrennt, und letzterer hatte, dem Geschützdonner folgend, zunächst die bereits von Kataoka angegriffenen russischen Kreuzer und Transporter und später auch das russische Gros wieder entdeckt. Dies passierte den „Ssuworow“*) mit nördlichem Kurse in völliger Unordnung — einige Schiffe an Steuerbord, andere an Backbord. „Borodino“ führte, „Alexander III.“, stark überliegend und so tief gefallen, daß das Wasser fast in die 7,5 cm-Pforten drang, die Bordwand vom Vorsteven bis zum vorderen 30,5 cm-Turm völlig aufgerissen, folgte ihm, immer noch aus einzelnen Geschützen feuernd. Die Kreuzer und Transporter hielten sich Backbord achtern vom Gros, von Teilen der Divisionen Kataoka, Dewa, Uriu und Togo d. J. hart bedrängt. Beim Passieren der feindlichen

*) Die Kurse, welche der „Ssuworow“ im weiteren Verlauf der Schlacht steuerte, und sein Standort um 5 Uhr sind in der Skizze nicht enthalten.

nicht aufgefunden.

Digitized by Google

Panzerkreuzer wurde auch „Ssuworow“ wieder heftig beschossen, wobei ein Teil der hinter den 15 cm-Türmen aufgestellten 4,7 cm-Munition detonierte und neue Brände verursachte.

Bald nach 5 Uhr wurden „Torpedoboote vorn“ gemeldet, doch war es der „Buiny“, der an den „Ssuworow“ aus eigenem Entschluß herankam, um ihm Hilfe anzubieten. Der Chef des Stabes ließ an „Buiny“ den Winkspruch machen: „Nehmen Sie den Admiral von Bord.“ Dieser indessen, noch immer in dem 15 cm-Turm sitzend, in den man ihn nach seiner letzten Verwundung gebracht hatte, weigerte sich zunächst, von Bord zu gehen. Obgleich seine Verwundung, wie sich später herausstellte, ziemlich schwer war, hatte er sich nicht bewegen lassen, den Verbandplatz aufzusuchen; er hatte sich völlig apathisch verhalten, nur hin und wieder war er aus dem Zustand völliger körperlicher und geistiger Erschöpfung erwacht und hatte sich nach dem Gang der Schlacht erkundigt. Auf die energische Aufforderung Ssemenows, auf das Torpedoboot hinüberzugehen, antwortete der Admiral sodann: „Sammeln Sie den Stab“, und später fragte er noch nach Philipowski, dem Flottennavigationsoffizier, der sich noch in der Zentrale befand. Ssemenow erklärt die letztere Nachfrage damit, daß der Admiral dabei seinen Übergang auf ein anderes Schiff im Auge hatte und daher vor allem den Flottennavigationsoffizier, der für die Navigierung und die Sicherheit der Manöver verantwortlich war, in seiner Begleitung wissen wollte. Da weder auf „Ssuworow“ noch auf „Buiny“ ein brauchbares Boot vorhanden war, so wurden einige Hängematten zusammengelascht, um auf ihnen den Admiral hinunterzufieren und dann auf den „Buiny“ überzunehmen. Da Rojestwenski sich weiterhin weigerte, von Bord zu gehen, wurde er von einem Offizier und mehreren Matrosen aus dem Turm getragen und auf die Hängematten gelegt. Dabei verlor er das Bewußtsein. Währenddessen brachte der Kommandant des „Buiny“ das Boot mit einem überaus schneidigen Manöver trotz des starken Seeganges zu luvard — in Lee war es wegen des dorthin schlagenden Feuers nicht möglich — längsseit des „Ssuworow“, der Admiral wurde in einem günstigen Moment hinübergegeben, und auch die übrigen Mitglieder des Stabes gingen an Bord des Torpedobootes, zum großen Teil mehr oder weniger schwer verwundet. (Auch Ssemenow war verschiedentlich verwundet worden.) Unter dem Hurrarufen der Zurückbleibenden legte 5 Uhr 30 Min. der „Buiny“ ab, verfolgt von dem Feuer der japanischen Kreuzer.

Der „Ssuworow“ blieb — ein brennender Trümmerhaufen — zurück. Die Maschinen hatten aufgehört zu arbeiten, der Aufenthalt in den unteren Räumen war unerträglich geworden, da die Ventilatoren Qualm statt frischer Luft hinunterführten, das elektrische Licht war ausgegangen. Ssemenow nimmt an, daß ein großer Teil des Personals in den unteren Räumen zu dieser Zeit bereits erstickt war und daß nur noch wenige am Leben waren, die sich in den Batterien und am Oberdeck befanden.

Auf dem „Buiny“ stellte der Arzt fest, daß die Verletzungen des Admirals, vor allem ein Schädelbruch, lebensgefährlich seien und daß es unmöglich sei, ihn auf ein anderes Schiff zu bringen, ohne sein Leben zu gefährden; zudem hatte er, abgesehen von einzelnen klaren Momenten, sein Gedächtnis eingebüßt, so daß er weder körperlich noch geistig imstande war, die Leitung der Flotte weiterhin zu übernehmen. Als der „Buiny“ die russische Flotte allmählich überholte, wurde Ssemenow vom Chef des Stabes zu Rojestwenski gesandt, um seine Befehle bezüglich der Weiterführung des Kommandos einzuholen. Rojestwenski, der soeben verbunden und noch bei Bewußtsein war, antwortete in kurzen, abgerissenen Sätzen, das Kommando solle an Nebogatow übergehen, sodann fügte er hinzu: „Mit dem Geschwader nach Wladiwostok gehen. Kurs N 23° O.“ Darauf verlor er wieder das Bewußtsein. Nun erhielt durch Winkspruch das Torpedoboot „Besupretschny“ Befehl, dem Admiral Nebogatow die Übergabe des Kommandos an ihn zu melden, während „Bjädowy“ zum „Ssuworow“ zurückgesandt wurde, um den Rest der Besatzung an Bord zu nehmen. („Buiny“ hatte bereits über 200 Mann der „Ossljabja“ an Bord.) „Ssuworow“ wurde indessen von „Bjädowy“ nicht aufgefunden.

Kurz vor Dunkelwerden dampften an Steuerbord von „Buiny“ die russischen Transporter und Kreuzer, weiter ab — etwa 3 Seemeilen entfernt — die russische Linie, geführt von „Borodino“, nachdem „Alexander III.“ um 5 Uhr 30 Min. gekentert war. Um 7 Uhr 10 Min. wurden noch der Untergang des „Borodino“ und das Abdrehen der japanischen Flotte nach Osten beobachtet, um 7 Uhr 40 Min. die ersten Torpedobootsangriffe auf die russischen Linienschiffe, die zu der Zeit in ungeordneter Formation fuhren.

Hiermit schließt das Tagebuch Ssemenows, das uns deutlicher als andere Berichte über den ostasiatischen Krieg vor Augen führt, wie in diesem ein System zusammenbrach, wie auch der Führer den Mängeln dieses Systems erlag und wie die persönliche Tapferkeit der Offiziere und Mannschaften — diese geht zweifellos aus dem Bericht Ssemenows hervor — an dem Resultat nichts zu ändern vermochte. Im Hinblick auf den zu Anfang dieser Zeilen gekennzeichneten Wert des Buches sei sein Studium allen denen empfohlen, die beabsichtigen, sich ein möglichst einwandfreies Bild von der Schlacht bei Tsuschima und von den Ursachen, die zu der Vernichtung der russischen Flotte führten, zu verschaffen. Wie wir hören, ist eine Übersetzung des Buches aus dem Russischen ins Deutsche*) in die Wege geleitet, was um so dankenswerter erscheint, als die bereits vorliegende englische Übersetzung nicht nur einzelne wesentliche Unrichtigkeiten enthält, sondern auch im allgemeinen, besonders bei Schilderung psychischer Vorgänge, die typisch russische Ausdrucksweise wenig glücklich wiedergibt.

Rdr.

Stapelläufe der Kriegsmarinen im Jahre 1906.
(Ausschließlich Torpedofahrzeuge sowie Unterseeboote.)

Deutsches Reich.

Linienschiffe: 1. „Schlesien“ (R), am 28. Mai, bei F. Schichau, Danzig; — 2. „Schleswig-Holstein“ (Q), am 17. Dezember, auf der Germania-Werft, Gaarden bei Kiel — je 13 250 Tonnen.

Zusammen zwei Linienschiffe von 26 500 Tonnen Deplacement.

Panzerkreuzer: 1. „Scharnhorst“ (D), am 22. März, bei Blohm & Voß, Hamburg; — 2. „Gneisenau“ (C), am 14. Juni, auf der Weser-Werft, Gröpelingen — je 11 600 Tonnen.

Zusammen zwei Panzerkreuzer von 23 200 Tonnen Deplacement.

Kleine Kreuzer: 1. „Nürnberg“ („Ersatz Blitz“), am 28. August, auf der Kaiserlichen Werft Kiel; — 2. „Stuttgart“ (O), am 22. September, auf der Kaiserlichen Werft Danzig — je 3450 Tonnen.

Zusammen zwei kleine Kreuzer von 6900 Tonnen Deplacement.

Sonstige Schiffe und Fahrzeuge: „Delfin“ („Ersatz Hay“), Tender, am 25. Januar, auf den Howaldts-Werken, Kiel, 445 Tonnen; — „Möwe“, Vermessungsfahrzeug, am 2. Juli, auf der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven, 650 Tonnen; — „Nautilus“, Minenschiff, am 18. August, auf der Weser-Werft, 2000 Tonnen.

Insgesamt neun Schiffe und Fahrzeuge von 59 695 Tonnen Deplacement, davon vier Linienschiffe und Panzerkreuzer von zusammen 49 700 Tonnen Deplacement.

Großbritannien.

Linienschiffe: 1. „Dreadnought“, am 10. Februar, auf der Staatswerft Portsmouth, 18 187 Tonnen; — 2. „Agamemnon“, am 23. Juni, bei W. Beardmore & Co., Dalmuir; — 3. „Lord Nelson“, am 20. September bei Palmers, Yarrow — letztere beiden je 16 750 Tonnen.

Zusammen drei Linienschiffe von 51 687 Tonnen Deplacement.

*) Die Übersetzung wird im Verlage der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn erscheinen.

Panzerkreuzer: 1. „Minotaur“, am 6. Juni, auf der Staatswerft zu Devonport; — 2. „Shannon“, am 20. September, auf der Staatswerft zu Chatham — je 14 800 Tonnen.

Zusammen zwei Panzerkreuzer von 29 600 Tonnen Deplacement.

Sonstige Schiffe: „Cyclop“, Werkstättenschiff, 11 000 Tonnen.

Insgesamt an Linienschiffen und Panzerkreuzern: fünf Schiffe von 81 287 Tonnen Deplacement.

Rußland.

Linienschiffe: 1. „Joann Slatoust“, 13. März, zu Ssewastopol; — 2. „Swjatoi Ewstafi“, im November, zu Nikolajew — je 12 840 Tonnen, für die Flotte des Schwarzen Meeres; — 3. „Andrei Perwoswanny“, am 20. Oktober, auf der Werft der Galeeren-Insel, St. Petersburg, 17 400 Tonnen.

Zusammen drei Linienschiffe von 43 080 Tonnen Deplacement.

Panzerkreuzer: 1. „Admiral Makaroff“, am 8. April, zu La Seyne bei Toulon, 7900 Tonnen; — 2. „Pallada“, am 10. November, auf der Admiralitätswerft, St. Petersburg, 7900 Tonnen; — 3. „Rurik“, am 17. November, bei Vickers Sons & Maxim, Barrow-in-Furneß, 15 413 Tonnen.

Zusammen drei Panzerkreuzer von 31 213 Tonnen Deplacement.

Sonstige Schiffe und Fahrzeuge: Minenschiff „Jenissei“, am 18. Juli, auf der Baltischen Werft zu St. Petersburg, 2926 Tonnen; — Kanonenboot „Giljak“, am 27. Oktober, 875 Tonnen.

Insgesamt Linienschiffe und Panzerkreuzer: sechs Schiffe von 74 293 Tonnen Deplacement.

Frankreich.

Panzerkreuzer „Ernest Renan“, am 9. April, zu St. Nazaire, 13 640 Tonnen Deplacement.

Niederlande.

Panzerschiff „Jacob van Heemskerk“, am 13. September, zu Amsterdam, 5130 Tonnen Deplacement.

Spanien.

Kreuzer „Reina Regente“, am 20. September, zu Ferrol, 5370 Tonnen Deplacement.

Dänemark.

Fischereikreuzer „Island Falk“, Anfang April, zu Helsingör, 800 Tonnen Deplacement.

Vereinigte Staaten von Amerika.

Linienschiff „New Hampshire“, am 30. Juni, bei der New York Shipbuilding Company, 16 300 Tonnen.

Panzerkreuzer: 1. „North Carolina“, am 6. Oktober, bei der Newport News Company; — 2. „Montana“, am 15. Dezember, ebendort — je 14 700 Tonnen.

Insgesamt drei Linienschiffe und Panzerkreuzer von 45 700 Tonnen Deplacement.

Peru.

Kreuzer: 1. „Almirante Grau“, am 27. März, bei Vickers Sons and Maxim, Barrow-in-Furneß; — 2. „Coronel Bolognesi“, am 24. September, ebendort — je 3250 Tonnen.

Zusammen zwei Kreuzer von 6500 Tonnen Deplacement.

Japan.

Linienschiff „Satsuma“, am 15. November, auf der Staatswerft zu Yokosuka, 19 500 Tonnen.

Panzerkreuzer „Ikoma", am 9. April, auf der Staatswerft zu Kure, 13 970 Tonnen.

Insgesamt zwei Linienschiffe und Panzerkreuzer von 33 470 Tonnen Deplacement.

China.

Kanonenboot „Tschu Tai", im Sommer, auf der Kawasaki-Werft in Kobe, 750 Tonnen.

Übersicht.

An Linienschiffen und Panzerkreuzern liefen im Jahre 1906 ab:

Großbritannien	5	Schiffe	von	81 287	Tonnen	Deplacement,
Rußland	6	„	„	74 293	„	„
Deutsches Reich	4	„	„	49 700	„	„
Vereinigte Staaten von Amerika	3	„	„	45 700	„	„
Japan	2	„	„	33 470	„	„
Frankreich	1	Schiff	„	13 640	„	„
Niederlande	1	„	„	5 130	„	„

Franz Eißenhardt.

Briefkasten.*)

H. R., Berlin. Wehrpflichtige Reichsangehörige können bei den Marineteilen in Kiautschou zur Ableistung ihrer aktiven Dienstpflicht als Freiwillige eingestellt werden, sofern sie nicht durch Zivilverhältnisse gebunden sind. Nähere Bestimmungen finden Sie im Marineverordnungsblatt für 1899, Nr. 5, Anhang I.

Erich Schmeidler, Berlin. Die Schiffe der „Brandenburg"-Klasse haben nach dem Umbau besondere Probefahrten nicht gemacht. Für die Schiffe der „Siegfried"-Klasse können wir die Ergebnisse der Probefahrten im einzelnen leider nicht mitteilen. S. M. S. „Ägir" erreichte nach dem Umbau mit 143,4 Umdrehungen und 5522 indizierten Pferdestärken eine Geschwindigkeit von 15,54 Seemeilen.

*) Anfragen werden an die Schriftleitung — Berlin, Leipziger Platz 13 — erbeten.

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Die Kunstverlagsanstalt von Gerhard Stalling in Oldenburg i. Gr., die bereits zu wiederholten Malen durch Herausgabe äußerst wohlfeiler patriotischer Bilder sich in dankenswerter Weise betätigte — siehe u. a. „Marine-Rundschau" 1903, Seite 385 und 1904, Seite 878 — hat neuerdings wiederum ein **Porträt Seiner Majestät Kaiser Wilhelms II.** auf dem Kunstmarkt angeboten. Diesmal ist Seine Majestät in der Uniform der Breslauer Leibkürassiere dargestellt, und die im Bildformat von 73 : 95 gefertigte Imperialgravüre nach dem Original des Geschichtsmalers William Pape kostet wiederum nur 4,— Mark. Wir würden das 1903 erschienene Admiralsbild vorziehen, doch wünschen wir auch diesem schönen und wohlfeilen Blatt die verdiente Anerkennung und Verbreitung.

Aus unserem Kriegsleben in Südwestafrika. Erlebnisse und Erfahrungen von Max Schmidt, Divisionspfarrer der 1. Garde-Division in Potsdam, bisher in der Schutztruppe für Südwestafrika. — Verlag von Edwin Runge, Gr. Lichterfelde bei Berlin. — Preis 2,— Mark, gebunden 3,— Mark.

Das Buch des Divisionspfarrers Schmidt bildet ein höchst eigenartiges Gegenstück zu Frenßens „Peter Moor", und wenn man beide Bücher richtig würdigen will, muß man sie hintereinander lesen. In Schmidts Buche findet man, was man bei Frenßen vermißt, den freilich nirgends hervorgestrichenen, aber um so eindringlicher hervorleuchtenden Hinweis auf das Große und Ideale, das gerade dieser in einer ununterbrochenen Reihe von Entbehrungen und Strapazen schwerster Art und in unausgesetzten hartnäckigen Kämpfen durchgefochtene Feldzug den Mitstreitern bieten mußte. Wer von „dort unten" zurückgekehrt ist, der muß sittlich geläutert und gegenüber den Mühen und Sorgen des Tages auf einen höheren Standpunkt gehoben sein, der muß begriffen haben, wie klein und erbärmlich das meiste ist, was im Überfluß und Übermut unserer modernen Kultur gerade den Massen so erstrebenswert dünkt, den Massen, aus denen auch jene Reiter hervorgegangen sind, von denen so viele die Treue bis zum Tode mit ihrem Blute besiegelten. Frenßen zeigt uns diese Läuterung an einem einzelnen, Pfarrer Schmidt, der mit diesen Reitern Entbehrungen und Gefahren teilte, der so manchem das gebrochene Auge zudrückte, zeigt uns, wie sie nahezu alle aus einem Gusse waren, und wie keiner von ihnen versagt hat, wo es galt, seinen Mann zu stehen. Das Schmidtsche Buch ist bereits in Tausenden von Exemplaren verbreitet, es bedarf keiner Empfehlung mehr, uns aber war es ein Bedürfnis, seinem Herrn Verfasser an dieser Stelle auch unseren warmen Dank zum Ausdruck zu bringen.

Helmuth Auer von Herrenkirchen, Oberleutnant im 2. Garde-Dragoner-Regiment Kaiserin Alexandra von Rußland: **Meine Erlebnisse während des Feldzuges gegen die Hereros und Witbois.** Mit 53 Bildern im Text und 1 Karte in Steindruck. — Verlag von R. Eisenschmidt in Berlin. — Preis 2,— Mark, mit Porto 2,20 Mark.

Der Verfasser gehörte zu der auf dem Kriegsschauplatz befindlichen Signalabteilung und hat außerdem zahlreiche Patrouillen geritten, bis er bei Rietmont und Naris auch seinen Schuß bekam, der ihn nötigte, schweren Herzens in die Heimat zurückzukehren. Bei Waterberg war es ihm gelungen, eine für den Verlauf des Kampfes sehr wichtige Signalstation zu errichten und während dieser heißen Tage zu bedienen, wofür

ihm die verdiente Auszeichnung nicht vorenthalten blieb. Auch dieses schlichte Buch bildet eine wertvolle Ergänzung der allmählich reichhaltiger werdenden Feldzugsliteratur. Aus jedem dieser Bücher leuchtet der gemeinsame Grundton, wie „der deutsche Soldat dort unten seine Pflicht getan“. Wir möchten meinen, daß die „dort unten“ gebrachten Opfer in ihrer Rückwirkung auf die Heimat schon jetzt reiche Früchte tragen.

Der Krieg in Deutsch-Südwestafrika 1904 bis 1906. Von Hauptmann K. Schwabe. Mit 16 Kunstbeilagen und zahlreichen Textillustrationen. — Berlin 1907. Verlag von C. A. Weller. — Preis gebunden 5,— Mark.

Das Buch des Hauptmanns Schwabe ist, soweit wir die einschlägige Literatur übersehen, das erste, das weder persönliche Erinnerungen schildern noch unmittelbar militärischen Interessen dienen, sondern den Feldzug in seiner Gesamtheit für ein größeres Publikum zur Darstellung bringen will. Im Hinblick auf diese Zweckbestimmung ist dem trotzdem wohlfeilen Buche ein reicher Bilderschmuck beigegeben, der, soweit es sich dabei um Kunstbeilagen handelt, erkennen läßt, daß trotz der erdrückenden Konkurrenz der Photographie doch die Fertigkeit berufener Illustratoren bei uns nicht ausgestorben ist. Als Material dienten neben den Veröffentlichungen der „Marine-Rundschau“ und des Generalstabes die bisher erschienenen Einzeldarstellungen und Zeitungsausschnitte sowie auch die anderweit vorliegenden Nachrichten über Wert und Aussichten der südwestafrikanischen Kolonie. Mit diesen Mitteln und unter Voraussendung einer geschichtlichen und geographischen Übersicht hat Hauptmann Schwabe ein sehr lesenswertes Buch geschaffen, das einen guten Überblick über diesen nun endlich beendeten, mit zäher Tapferkeit und unter den schwierigsten Verhältnissen durchgefochtenen Kampf gibt. Wenn außerdem Hauptmann Schwabe den Nachweis führen wollte: daß „der deutsche Soldat dort unten stets seine Pflicht getan“ hat, so bedurfte es in dieser Hinsicht keiner besonderen Hervorhebung, es ist auf jedem einzelnen Blatte zu lesen.

Ad. v. Tiedemann: **Mit Lord Kitchener gegen den Mahdi.** Erinnerungen eines preußischen Generalstabsoffiziers an den englischen Sudan-Feldzug. Mit 5 Porträts und 2 Kartenskizzen. — Berlin 1906. G. A. Schwetschke & Sohn. — 4 Mark.

Unabhängig von seinen dienstlichen Berichten schildert der Verfasser in seinem Buche mehr für einen allgemeinen als für einen lediglich militärischen Leserkreis in höchst interessanter und unterhaltender Weise, zum Teil in Auszügen aus Briefen an seine Frau, seine Erlebnisse und Eindrücke von seinem Kommando zur Teilnahme am englischen Sudan-Feldzuge. Wenn der Zug Lord Kitcheners gegen den Mahdi auch Jahre zurückliegt, so verdient das Buch doch jetzt, wo auch wir uns in einem schwierigen Kolonialkriege befinden, besondere Beachtung, da es dem Leser deutlich vor Augen führt, nach wie großen Gesichtspunkten und mit welch eingehenden Vorbereitungen ohne Rücksicht auf Zeit und Kosten, besonders auch hinsichtlich des Baues strategischer Eisenbahnen, die Engländer ein solches Unternehmen anzulegen und durchzuführen wußten.

Aus den Unglückstagen von 1806. Erlebnisse eines preußischen Jungen. Von Franz Pistorius. Mit buntem Titelbild und neun Karten. — Berlin. Verlag von Trowitzsch & Sohn. — 4 Mark.

Es ist ein höchst dankenswertes Beginnen, die großen Ereignisse, die nun um hundert Jahre hinter uns liegen, in eine Form zu kleiden, daß auch die heranwachsende Jugend aus ihnen lernen kann. Die Knaben, die 1864, 1866 und 1870/71 mit erlebten und im dritten Kriege schmerzlich bedauerten, daß sie noch nicht an der Reihe waren, haben inzwischen graue Köpfe bekommen. Das jetzt im vollsten Mannesalter stehende Geschlecht hat keine so großen Erinnerungen, und die Jugend hat für den Idealismus der Alten leicht ein überlegenes Lächeln. Gerade deshalb ist es notwendig, den Kindern ein Buch in die Hand zu geben, das ihnen zeigt, wie das Vaterland an

den Rand des Abgrundes geriet, weil das Volk nicht mehr auf sich selbst vertraute, und wie es sich erst wieder aufrichtete, nachdem die Not der Zeit Männer aus den Knaben geschmiedet, die den Niedergang und das Elend der Väter hatten mit ansehen müssen. Als Erziehungsmittel in diesem Sinne scheint uns das Buch von Pistorius vortrefflich geeignet, in diesem Sinne glaubten wir seiner an dieser Stelle gedenken zu sollen.

Das moderne Feldgeschütz. Von Oberstleutnant Heydenreich. — Zwei Bändchen der Sammlung Göschen zu je 80 Pfennig.

Der erste Teil behandelt die Entwicklung des Feldgeschützes von 1850 bis zur Erfindung des rauchlosen Pulvers 1890, der zweite Teil das moderne Feldgeschütz. Der als Autorität bekannte Verfasser entwirft für den militärischen Leser besonders im zweiten Teil ein knappes, klares Bild der Entwicklung des heutigen Feldgeschützes. Alle schwebenden Fragen werden mit großer Sachkenntnis behandelt. Das kleine Werk ist vortrefflich.

v. Lösen, Hauptmann: **Der Gruppenführer der Infanterie.** — 0,25 Mark.
— —, **Anschauungstafeln** für den theoretischen Unterricht in der Schießlehre. — 0,60 Mark. — Beide Berlin 1907. Liebelsche Buchhandlung.

Beide Erscheinungen können als recht zweckmäßig für den praktischen Gebrauch empfohlen werden.

A. Seidel: **Deutsch-Kamerun.** Wie es ist und was es verspricht. — Berlin, bei Herm. J. Meidinger. — 4 Mark.

A. Seidel ist auf dem Gebiete deutsch-kolonialer Betätigung wohlbekannt, sein Verdienst besteht vor allem darin, daß er nie ein Schönfärber gewesen ist. Diese Eigenschaft betätigt sich auch in dem Buche über Deutsch-Kamerun, das mit großer Gründlichkeit und an der Hand sorgfältigen Studiums dieses Land vom historischen, geographischen, politischen und wirtschaftlichen Standpunkt betrachtet. Das Ergebnis ist kein nach jeder Richtung befriedigendes, denn „das Klima verbietet den Weißen eine Massenansiedlung und die geringe Dichte der an sich kulturfähigen Bevölkerung setzt der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeit eine nicht sehr hoch gesteckte Grenze, auch bieten die Arbeiterverhältnisse mancherlei Schwierigkeiten". Dieses skeptische Urteil verhinderte den Verfasser nicht, die Entwicklungsmöglichkeit nach allen Richtungen hin zu untersuchen und ihr Für und Wider zu beleuchten, sie erscheint doch nach allem so groß und wertvoll, daß die in das Land gesteckte Arbeit bei richtiger Organisation sicherlich nicht ohne Früchte bleiben kann. Zu diesem Zweck gilt es indessen ganz besonders durch Herstellung brauchbarer Verkehrsverhältnisse für diese Ernte den Boden zu bereiten. Man glaubt dem Verfasser, daß es etwas Hoffnungsloses haben muß, ein Land von der Größe des Deutschen Reiches im Tropensonnenbrand zu Fuß zu durchqueren, und sein Gepäck dem Kopf des schwarzen Trägers anvertrauen zu müssen.

Mit bildlichen Beigaben ist in Seidels Buch sparsam umgegangen, dagegen bietet es ein sehr umfangreiches Schlagwortregister, das die Benutzung wesentlich erleichtert. Auch ohne dasselbe wird man es nur ungern wieder aus der Hand legen, denn es ist gut und fesselnd geschrieben und gewissermaßen von einer eindringlichen Beredsamkeit.

Die Karolineninsel Yap. Ein Beitrag zur Kenntnis von Land und Leuten in unseren deutschen Südseekolonien. Von P. Salesius, O. Cap. — Berlin. Verlag von Wilhelm Süsserott. — 4 Mark.

Das vorbenannte Werk bildet eine eigenartige Ergänzung, wenn nicht einen Gegensatz zu Dr. Krämers großer Arbeit über die Samoainseln. Während man Krämers Buche überall die Begeisterung für seinen Gegenstand anmerkt, tritt uns in P. Salesius ein Skeptiker entgegen, der vor allem für die Bewohner des von

ihm geschilderten Eilandes nur wenig übrig hat. Sie sind ungezogene Kinder mit allen üblen Eigenschaften, die mangelnder Zwang und minderwertige Begabung groß werden zu lassen geeignet sind. Trotzdem bietet das Buch, das, wie der Titel besagt, sich mit dem Land und den Leuten befaßt, des Interessanten und Lehrreichen sehr viel, wenn auch, man möchte es wünschen, das Urteil über „die Leute“ ein wenig herbe sein mag. Bemerkenswert ist die Äußerung des Verfassers in der Bekleidungsfrage der Eingeborenen. Er steht auf dem Standpunkt, daß der Missionar die Leute, soweit das tägliche Leben in Betracht kommt, lediglich gewähren lassen solle; nur für den Gottesdienst sei zu fordern, daß sie in angemessener Bekleidung erscheinen, das erheische die heilige Handlung und die Würde des Gotteshauses. Daß der Einfluß der Missionare einen Teil der Schuld an dem Siechtum dieser Naturvölker trage, bestreitet der Verfasser; bei Prüfung seiner Gründe gewinnt man den Eindruck, daß man ihm Recht geben müsse.

Napoleon der Erste. Eine Schilderung des Mannes und seiner Welt. Von Oskar Klein-Hattingen. Erster Teil. — Berlin 1906. Dümmler. — 3 Mark.

In sechs und sieben vierteljährlich erscheinenden Teilen zu 3 Mark soll dieses Werk eine Schilderung Napoleons, seines Charakters, seiner Entwicklung und seiner Taten enthalten. Es ist zwar weniger vom militärischen Standpunkt aus, aber augenscheinlich unter Benutzung der besten militärischen Werke verfaßt und frisch, lebendig und anregend geschrieben. Ein abschließendes Urteil kann allerdings erst nach dem Erscheinen weiterer Hefte abgegeben werden.

Friedrich der Große. Plan und Stoff für einen Unterhaltungsabend bei den Truppenteilen, auf den Schiffen, in Krieger-, Militär- und dergleichen Vereinen.

So lautet der Titel eines beim Kaiser Wilhelm-Dank erschienenen, von Robert Gersbach bearbeiteten Heftes, dessen Zweck durch diesen Titel hinreichend gekennzeichnet ist. Wir finden darin nächst einer Lebenstafel des großen Königs und einem Abriß über seine Bedeutung für unser Volk alle die schönen alten Lieder, die uns Älteren wohl zumeist aus der Schulzeit bekannt sind. Die zum gemeinschaftlichen Singen bestimmten Lieder sind noch in besonderen kleinen Heften erschienen; das größere Heft dürfte der Leiter des Abends in die Hand nehmen, um daraus vorzulesen. Die kleineren Hefte werden in Partien von 20 Stück für 50 Pfennige abgegeben, so daß ihre Beschaffung dem Kantinenfonds nicht schwer fällt. Wir möchten den in diesem Heft zur Ausführung gekommenen Gedanken für einen sehr glücklichen halten. Die Herausgabe des Heftes steht im Zusammenhang mit anderen beim Kaiser Wilhelm-Dank verlegten Publikationen, die wie „Die Zivilversorgung“, „Der Gendarm“ und „Die Polizei“ die Fortbildung der Unteroffiziere für ihren späteren bürgerlichen Beruf im Auge haben.

K. Endres: **Die Ehrengerichtsverordnungen für die Offiziere des deutschen Heeres** — Berlin 1906. R. v. Deckers Verlag.

Elsner v. Gronow und Sohl: **Die Verordnungen über die Ehrengerichte im Heere und in der Marine.** — Berlin 1906. Verlag von H. W. Müller. — Mark 1,20.

Während die Bestimmungen über das Offiziersehrengerichtsverfahren erläutert bisher nur in größeren, meist das ganze Militärstrafrecht behandelnden Werken enthalten waren, widmen sich die obengenannten Neuerscheinungen ganz und ausschließlich der erwähnten Materie.

Während Endres die Materie in der Form eines Systems wiedergibt, dem er die preußische und bayerische Verordnung anhangsweise anschließt, werden von Elsner v. Gronow und Sohl die Verordnungen für das preußische Heer und die Kaiserliche Marine kommentiert und diesem Kommentar die Verordnungen über die Ehrengerichte

der Kaiserlichen Schutztruppen und die Sanitätsoffiziere beigefügt. Beide Bücher eignen sich durch ihre handliche Form und Übersichtlichkeit wohl für den Zweck, den sie erfüllen sollen. Die Wichtigkeit der Materie macht es aber erforderlich, zwei Punkte bei Endres nicht unwidersprochen zu lassen. Die Ehrengerichtsverordnung ist keine Disziplinarvorschrift und deshalb auch nicht durch § 8 R. Mil. Ges. gedeckt. Auf die Befugnis zum Tragen der Uniform kann jedenfalls nach eingeleitetem Ehrengerichtsverfahren nicht mehr einseitig verzichtet werden. Die entgegenstehenden Ausführungen bei Endres treffen nicht zu und sind auch vom Kammergericht in dem bekannten Strafverfahren gegen Gaedke zurückgewiesen worden.

Wir möchten nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß der **Kleine Brockhaus** nunmehr fertig vorliegt, zwei prächtige Bände, die ihrem Zweck in hervorragender Weise genügen, und die man jeden Augenblick als treue, zuverlässige Ratgeber zur Hand nimmt. Preis des Ganzen 20 Mark.

I. N. da Matta: **Taboa polytelica** que resolve por si só os calculos de trigonometria espherica e taboa auxiliar e outras empregados, nos calculos nauticos. Percedida de explicação prévia de sua disposição e uso e da resolução do variœs formulas. — Lisboa, Empreza da Historia de Portugal 1906 — stellt sich als eine ganz eigenartige nautische Tafel dar, die der Verfasser in langjähriger Überlegung erdacht hat. Er hat nämlich in einer Tafel die natürlichen sin, die Logarithmen der Zahlen, der sin, cos und sin $\frac{2t}{2}$ vereint, und zwar so, daß er für die Winkel in Bogenmaß den natürlichen sin gibt, für diesen als Zahl den entsprechenden Logarithmus, der ja auch gleichzeitig der log sin des Winkels ist, und log sin $\frac{2t}{2}$, dessen Wert dann in Zeitmaß in einer besonderen Spalte gegeben ist. Die Tafel, die er polytelica, d. h. vielen Zwecken dienend, nennt, läuft von 0° bis 90° durch, die unteren Eingänge von 90° bis 0° gestatten das Entnehmen der natürlichen cos und ihrer Logarithmen. Wie man sieht, ist die Tafel auf Verwendung solcher Formeln berechnet, zu deren rechnerischen Lösung natürliche Logarithmen gebraucht werden. Eine Ergänzungstafel bringt log sin $\frac{2t}{2}$, für Stundenwinkel von 6″—12″, eine Hilfstafel enthält die Differenzen von Logarithmen zur Erleichterung der Berechnung von Außermeridianbreiten. Eine große Zahl der in nautischen Tafeln üblichen Hilfstafeln, darunter auch die bekannten Pagelschen, schließen sich an. Eine Einleitung gibt Aufschluß über die Entstehung des Werkes und Erläuterungen mit angewandten Beispielen für die einzelnen Tafeln. M.

Skalpieren und ähnliche Kriegsgebräuche in Amerika. Inaugural-Dissertation von Georg Friederici. — Braunschweig 1906. Verlag von Vieweg & Sohn. — Geheftet Mark 5,—.

Verfasser machte als Hauptmann den China-Feldzug mit, ehe er sich dem akademischen Studium widmete. Seine Schilderung jenes Feldzuges besprachen wir im Jahrgang 1904, Seite 752. Das eigentümliche Thema seiner Doktordissertation ist immerhin nicht ohne Interesse, und diese Arbeit so gut geschrieben, daß man ihr sehr wohl einige Stunden widmen kann. Wir lernen daraus, daß die schlimmsten Skalpjäger nicht die Rothäute waren, sondern jene weißen Hinterwäldler, die gleichwohl die Pioniere für die Erschließung des Westens genannt werden dürfen. Freilich erwarben sie ihre Skalpe nicht in ehrlichem Kampf, sondern sie scheuten sich nicht, ganze friedlich gewordene Stämme der Eingeborenen hinzuschlachten, um sich mit dem schauerlichen Schmuck zu zieren, der nur als Kriegstrophäe Berechtigung hatte. Neben den Skalpen

steht die Kopftrophäe; sie kommt vor in den Knochenschädeln, die in Mittelamerika und Mexiko zu ganzen Schädelpyramiden aufgehäuft wurden, und in jenen seltsamen, von den Knochen befreiten Mumienhüllen, die, als Talisman des Hauses aufbewahrt, uns jetzt vielfach in Museen für Völkerkunde angrinsen. Geräte aus Menschenschädeln, wie Trinkgefäße, kennt bekanntlich auch unsere heimische Sage, ebenso wie die Bewertung des ungeschorenen Haupthaares als Zierde des freien Mannes und dessen Fortnehmen als Zeichen der Knechtung nicht nur den Ureinwohnern Amerikas eigentümlich ist. So als ein Stück der Kulturgeschichte der Menschheit hat auch die aus dem Rahmen des Hergebrachten fallende Doktordissertation Friedericis ihre Berechtigung, und wer sich über den Gegenstand unterrichten will, wird in seiner Arbeit eine recht handliche Gelegenheit zur Belehrung finden.

Über Naturschilderung. Von Friedrich Ratzel. Mit 7 Bildern in Photogravüre. Zweite unveränderte Auflage. — München-Berlin. R. Oldenbourgs Verlag. Preis 7,50 Mark.

Das vorbenannte Buch hat trotz seines scheinbar fernliegenden Gegenstandes Anspruch auf Gastrecht an dieser Stelle, einmal im Hinblick auf die vielfache Mitarbeiterschaft des leider viel zu früh verewigten Verfassers an unserem Blatte, und sodann, weil jedes seiner Werke das vollste Interesse eines vornehme Lektüre suchenden Leserkreises in Anspruch zu nehmen berechtigt ist. Zu dem Buche sei eine persönliche Bemerkung gestattet. Wer einmal die Muße eines Sommerurlaubs mit Skizzenbuch und Farbenkasten sich verkürzte, der weiß, welche intimen Reize auch die einfachste Landschaft zu bieten vermag, und der weiß leider auch, wie wenige Menschen diese Reize zu finden und in diesem Sinne zu sehen wissen. Dieses „Sehen“ wollte Friedrich Ratzel uns lehren. Er hat sein Buch zunächst für die Lehrer der Geographie und Naturgeschichte geschrieben, damit sie an der Hand seiner Anleitung diesen meist so trocknen Lehrstoff anziehender gestalteten, es wäre aber sehr zu bedauern, wenn sich die Bekanntschaft mit dem Buche auf diese Kreise beschränkte. Wer sich einen ästhetischen Genuß im feinsten Sinne verschaffen will, der mag dieses äußerlich sehr anspruchslose Werk zur Hand nehmen und ihm eine Reihe von Stunden oder Tagen widmen. Auch der Seeoffizier, der so vieles zu sehen bekommt und so sehr gewöhnt ist, seinen Blick ins Weite schweifen zu lassen, sollte versuchen, für dieses Werk ein paar Stunden der Muße zu erübrigen, er wird hohe Befriedigung dabei finden.

Major Driant: **Einem neuen Sedan entgegen.** Übersetzung erschienen bei Gerhard Stalling, Oldenburg i. Gr. — Preis 1,— Mark.

In der vorbenannten mit echt französischer Verve geschriebenen kleinen Broschüre hält Major Driant seinen Landsleuten einen Spiegel vor, indem er die unerschütterte Disziplin und die nachhaltige Arbeit der deutschen Armee den zersetzenden Einflüssen gegenüberstellt, die nach seiner Angabe den guten Geist und Zusammenhalt des französischen Heeres zerstören. Wir mögen von dieser Schrift Kenntnis nehmen und uns der darin ausgesprochenen Anerkennung freuen, aber wir sollen uns hüten, uns dadurch einschläfern zu lassen. Auch bei uns fehlt es nicht an Fäulnisstoffen; sorgen wir dafür, daß sie nicht die Überhand gewinnen.

Die Kämpfe zur See im Russisch-Japanischen Kriege. Von Kapitän Klado. Übersetzung von Hasse, Leutnant und Adjutant im Infanterie-Regiment v. Courbière. — Berlin. Verlag von Karl Siegismund. — Preis 6,— Mark.

Das vorbezeichnete Buch, auf das schon an anderer Stelle hingewiesen ist, tritt uns in der Form der deutschen Übersetzung zum ersten Male entgegen, nachdem die übrigen Arbeiten des Kapitän Klado uns bisher zuerst in französischer Übersetzung vorgelegen hatten und auf dieser Grundlage hier zur Besprechung gelangt waren. Es ist ungemein dankenswert

und erfreulich, daß die Arbeiten des berufenen Kenners und Kritikers russischer Marineverhältnisse auf diese Weise in der deutschen Marine und Armee Verbreitung finden, nur hätte ein der Marine angehöriger Übersetzer vielleicht einige kleine Unebenheiten vermieden, die dem Armeeoffizier in der im übrigen recht fließend geschriebenen und sachlich richtigen Übersetzung in Anlehnung an das russische Original untergelaufen sind. Man spricht nicht von „Kabeltau“, sondern von Kabellängen als Entfernungsmaßstab; der französische Admiral und Geschichtschreiber hieß Jurien de la Gravière, nicht de la Graveur, der französische Flottenführer Tourville, nicht Turville, und Nelsons Biograph Laughton und nicht Lofton, wie es anscheinend der Schreibweise des russischen Originals entnommen ist.

Neuere Schiffsmaschinen, Atlas. Herausgegeben von Rosenthal, Müller und Bayer. — Verlag von Konrad W. Mecklenburg, Berlin. — 20,— Mark.

Auf Anregung der Direktion der staatlichen Navigationsschule in Hamburg ist für Unterrichtszwecke auf Seedampfschiffsmaschinistenschulen ein Atlas über neuere Schiffsmaschinen herausgegeben. Derselbe enthält auf 53 Tafeln mit 1200 in Steingravur ausgeführten Abbildungen alles, was zum Schiffsmaschinenfach gehört: Maschinen, Kessel, Hilfsmaschinen, Apparate, Armaturen, Kleinschiffsmotoren und auch Turbinen.

Durch mühselige, mehrjährige Arbeit ist hier ein Werk entstanden, auf welches die Herausgeber und Mitarbeiter stolz sein können. Infolge der Unterstützung durch Werften, Fabriken und Dampfschiffsreedereien ist es mit dem zur Verfügung gestellten Stoff möglich gewesen, den Atlas dem augenblicklichen Stande der Schiffsmaschinentechnik anzupassen.

Die Zeichnungen sind vorzüglich ausgeführt. Man findet in ihnen jedes Detail, wenn auch nur klein, so doch derartig scharf und sauber in Zeichnung und Farbe ausgeführt, daß es allen Ansprüchen genügt. Hierdurch geht das Werk auch über den beabsichtigten Zweck, als Hilfsmittel beim Unterricht für die Prüfung zum Seedampfschiffsmaschinisten zu dienen, weit hinaus. Es eignet sich auch für den Konstruktionstisch, zum Unterricht und Gebrauch auf allen technischen Schulen sowie als willkommenes Nachschlagewerk für Ingenieure und Maschinisten.

Das Werk kann nach jeder Richtung hin warm empfohlen werden, der Preis ist im Verhältnis zu dem reichhaltigen Stoff recht gering.

Soweit bekannt, ist der Atlas auf den Navigationsschulen in Hamburg und Lübeck bereits obligatorisch eingeführt. Der zum Atlas gehörige Text erscheint erst im Juni d. Js. zum Preise von 8,— Mark. Über denselben wird an dieser Stelle berichtet werden.

Das Format des Atlasses ist mit 25 × 20 cm recht praktisch gewählt, die Tafeln liegen 25 × 40 cm groß in Leinenfalz. Grühn.

Lexikon der Elektrizität und Elektrotechnik. Herausgegeben von Fr. Hoppe, unter Mitwirkung von Fachgenossen. — Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig.

Dies Werk, dessen erste Hefte wir zu Beginn des vorigen Jahres anzeigen konnten, liegt jetzt abgeschlossen vor. — Um es gerecht zu beurteilen, muß man bedenken, daß es das erste derartige Unternehmen auf dem Gebiete der elektrischen Wissenschaften ist und daß diese Wissenschaften mehr denn jede andere plötzliche Entwicklungen und Erweiterungen zeigen. Bei ihrem Umfange wird es daher dem einzelnen Fachmanne sehr erschwert, ja fast unmöglich gemacht, alle Disziplinen gleichmäßig weit zu umspannen. Das macht sich auch bei dem vorliegenden Werke bemerkbar, sofern man bisweilen bei einzelnen Stichworten nicht die Ausführlichkeit findet, die man entsprechend der Wichtigkeit des betreffenden Gegenstandes erwartet. So ist z. B. die Maxwellsche Theorie und alles, was sie im Gefolge gehabt hat — die Hertzschen Wellen, die drahtlose Telegraphie usw. — schlecht weggekommen. Gerade aber auf Fragen nach solchen Dingen, weil sie modern sind, verlangt der Leser, für den dies Buch bestimmt ist,

Antworten. Trotz solcher kleinen Mängel, die mit steigender Auflagenzahl, wie es bei allen lexikographischen Unternehmungen bisher der Fall gewesen ist, ganz von selbst verschwinden werden, besitzt das Werk einen beträchtlichen Wert, besonders durch die große Anzahl der gut gewählten Stichworte. Es ist ihm ein guter Erfolg sehr zu wünschen. Bw.

Die parlamentarische Studienreise nach West- und Ostafrika. Reisebriefe aus Togo, Kamerun und Deutsch-Ostafrika von Dr. Otto Arendt. — Verlag von C. A. Schwetschke & Sohn.

Der Abgeordnete Dr. Arendt ist der einzige, der die beiden Studienreisen im Jahre 1905 und 1906 mitgemacht und auf diese Weise beide Seiten des dunklen Weltteils kennen gelernt hat. Er hat seinerzeit über seine Erlebnisse und Reiseergebnisse in der „Täglichen Rundschau" berichtet und nunmehr diese Veröffentlichungen, deren Wert in ihrer frischen Unmittelbarkeit wie auch in der Möglichkeit des Vergleiches der verschiedenen Kolonialgebiete beruht, in Buchform zusammengefaßt. Dr. Arendt ist uns sonst als ein scharfer Kritiker bekannt, um so wertvoller erscheinen die guten Hoffnungen, mit denen er besonders von Ostafrika heimgekehrt ist. Wie bereits bei den vorjährigen Büchern von Storz und Semler möchten wir auch hier wieder hervorheben, daß die Reiseberichte der Volksvertreter über Touristenschilderungen dadurch hinausragen, daß den Herren durch das Entgegenkommen von allen Seiten die Möglichkeit, in kurzer Frist sehr viel zu sehen, geboten wurde. Daß man ihnen keine Potemkinschen Dörfer zeigte, war der Gegenstand ihrer besonderen Prüfung, und jedenfalls zeugen diese Bücher von dem ernsten Willen, über die parlamentarischen Denkschriften hinaus selber zu sehen und dem Wählerkreise die Möglichkeit unmittelbarer Kritik zu bieten. Wenn wir einen Wunsch hätten, so wäre es der, daß auch die übrigen Reiseteilnehmer in ähnlicher Weise sich hören ließen.

Meine Beobachtungen in Südwestafrika. Tagebuchnotizen und Schlußfolgerungen von Dr. Semler. — Verlag der Hamburger Nachrichten. Hamburg.

Dr. Semler, der 1905 die Studienreise der Reichstagsabgeordneten nach Togo und Kamerun mitmachte, hat 1906 für sich allein einen Ausflug nach Südwest unternommen und nach Beendigung dieser Rundreise auf dem Heimwege seine Erlebnisse zu Papier gebracht, um daraus in der Budgetkommission, der er angehörte, für seine Kollegen Nutzen zu ziehen. Trotz der sehr vielfachen Berichte aus Südwest vermochte Dr. Semler bei seiner Methode der Beobachtung manches Neue zu bieten, und seine nüchternen kaufmännischen Schlußfolgerungen erscheinen in sich selbst begründet, zuverlässig und in vielen Beziehungen hoffnungsreich. Das ohne die Anlagen nur 80 Seiten starke Buch ist schnell gelesen; es wäre erwünscht, wenn es auch außerhalb des Kreises, für den es wohl zunächst bestimmt war, Beachtung fände.

Kolonial-Kochbuch. Herausgegeben im Auftrage des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees. Verlag von Wilhelm Süsserott, Berlin.

Wenn auch die Besprechung von Kochbüchern sonst sicherlich nicht unseres Amtes ist, so wollen wir doch dieses im Interesse etwa ausgeschiffter Landungskorps in den Tropen nicht unerwähnt lassen. Seine Herausgabe folgt dem Vorgang älterer Kolonialvölker, es sind darin außer der vorhandenen Literatur auch zahlreiche persönliche Erfahrungen, insbesondere von Frauen verwertet, die ihren Männern in die Tropen folgten. Bei Durchsicht des Buches kommt man zu dem Ergebnis, daß viele der darin dargestellten Gerichte nicht übel schmecken dürften.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Almanach für die K. und K. Kriegsmarine, 1907. — Pola, Gerold & Co. 4,50 Mark.
* Atherley-Jones, L. A.: Commerce in war. — London 1906. Methuen & Co. 21 sh.
* Borrmann, H.: Die Kunst des Ruderns. — Berlin 1907. Wedekind & Co. 4,00 Mark.

Der Russisch-Japanische Krieg: Urteile und Beobachtungen von Mitkämpfern. — Erste Serie. — Wien 1906. L. W. Seidel & Sohn. 3,00 Mark.

* Deutscher Kolonial-Kalender und statistisches Handbuch für das Jahr 1907. — Berlin 1906. Deutscher Kolonial-Verlag. 1,80 Mark.
* Deutscher Seefischerei-Almanach für 1907. — Hannover und Leipzig 1907. Hahn. 4,50 Mark.
* England in deutscher Beleuchtung. — Heft 8: Walther, P.: Die englische Herrschaft in Indien. — Halle a. S. 1906. Gebauer-Schwetschke. 0,90 Mark.
* Guttmann, O.: Handbuch der Sprengarbeit. — Braunschweig 1906. F. Vieweg & Sohn. 6,00 Mark.

Horsten, H.: Das Meer ist das Leben. — Berlin 1906. C. Wigand. 2,00 Mark.

Kellogg, J. W.: Uses of electricity on shipboard. — London 1906. E. & F. N. Spon. 2 sh. 6 d.

* Krebs, H.: Was ist morgen für Wetter? — Berlin 1907. S. Mode. 0,75 Mark.
* Lehmann-Felskowski, G.: Der deutsche Schiffbau 1900 bis 1906. — Berlin 1907. Boll & Pickardt. 12,00 Mark.
* Lenschau, Dr., Th.: Deutsche Wasserstraßen und Eisenbahnen in ihrer Bedeutung für den Verkehr. — Halle a. S. 1907. Gebauer-Schwetschke. 3,00 Mark.

Maude, N. F.: Die Entwicklung der modernen Strategie seit dem 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Deutsch von J. Nestler. — Leipzig und London 1907. A. Owen & Co. 4,00 Mark.

Neumann, H.: Die Verbrennungskraftmaschinen in der Praxis. — Hannover 1906. M. Jänecke. 4,00 Mark.

* Sorb: Entre l'Allemagne et l'Angleterre. — Paris 1906. R. Chapelot & Cie. 2,80 Mark.

Stavenhagen, W.: Der Kampf um Sperrbefestigungen. — Sondershausen 1907. F. A. Eupel. 0,75 Mark.

* Strecker, Dr., K.: Hilfsbuch für die Elektrotechnik. 7. Auflage. — Berlin 1907. J. Springer. 14,00 Mark.
* Wiese, Dr., F.: Das Meer. — Berlin 1907. A. Schall. 6,00 Mark.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

»Dreadnoughts«. (N. M. R. vom 20. 12. 06.)
Étude sur les chaudières marines. (R. M., November 1906.)
Speisewasserreiniger für Schiffskessel. (A. S. Z., 1906, Nr. 38.)
American warship design. (E. vom 21. 12. 06; A. N. J. vom 15. 12. 06.)
Erzeugnisse der John J. Thornycroft & Co.-Werften. (S., Jahrg. 8, Nr. 6.)
Gewichte der Maschinenanlage. (S., Jahrg. 8, Nr. 6, 7.)
Zur Froudeschen Theorie des Schiffswiderstandes.
(Das Motorboot, 1906, Jahrg. 3, Nr. 20.)
Personal impressions of ship-model towing stations. By C. H. Peabody.
(Society of naval architects vom 22./23. 11. 06.)
The experimental tank at the university of Michigan. By H. C. Sadler. (Ebenda.)
Model basin gleanings. By D. W. Taylor. (Ebenda.)
Plans of our 20000-ton battleship. (S. A. vom 22. 12. 06.)
Warships construction in 1906. (Eg. vom 28. 12. 06.)
The screw propeller. (Marine Engineer vom 1. 1. 07; S. W. vom 26. 12. 06.)
Turbines for warships. (N. M. R. vom 3. 1. 07.)
Vergleichsversuche an Schiffsschrauben. (Zeitschr. d. Vereins deutscher Ing., 1907, Nr. 1.)
The world's largest battleship: »Satsuma«, »Dreadnought«. (Eg. vom 4. 1. 07.)
Shipbuilding and engineering in 1906. (Ebenda.)
Development of the marine steam-turbine. (S. A. Suppl. vom 29. 12. 06.)
Mine e turbine. (Ri. M., 1906, Nr. 12.)
U. S. battleships »Nebraska«, »Milwaukee«, »Minnesota«.
(Journal of the American Society of Naval Engineers, Vol. XVIII, Nr. 4.)
Explosive-mixture motors. (Ebenda.)
Care of Babcock & Wilcox boilers. (Ebenda.)
Einführung der Schiffsturbinen in der englischen Marine. (Die Turbine, Jahrg. 3, Nr. 4.)
Die Schiffsdampfturbinen. (Ebenda.)
Der Dampfturbinenantrieb von Schiffen. (S., Jahrg. 8, Nr. 7.)
Dampfturbine gegen Kolbenmaschine. (A S. Z., 1906, Nr. 49.)

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Maschinengewehre. (U., Jahrg. 9, Nr. 13; Armeeblatt, 1907, Nr. 1.)
Test of gunlayers. (N. M. R. vom 27. 12. 06.)
Artilleristische Erfahrungen aus dem Russisch-Japanischen Kriege. (M. W., 1906, Nr. 160.)
A new 4,7 inch siege gun and carriage. (E. vom 28. 12. 06.)
Einige artilleristisch-taktische Details über die Seekämpfe bei Tsuschima.
(M. S., 1907, Nr. 1.)
Der Entfernungsmesser Mario Netto. (M. W., 1907, Nr. 5.)
Über die Durchschlagskraft der Geschosse. (Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 8.)
Value of all-big-gun battleships. (A. N. J. vom 5. 1. 07; Engineering vom 11. 1. 07;
P. N. I., Dezember 1906.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Fernzündung von Minen mit Hilfe elektrischer Wellen. (D. O., 1906, Nr. 51.)
The submarines and submersibles of France. (E. vom 21. 12. 06.)
Ein unbemanntes, durch Funkentelegraphie lenkbares Unterseeboot.
(Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 7.)

Les nouveaux contre-torpilleurs. (M. d. F., 1906, Nr. 52.)
Von der Entwicklung der Unterseeboote. (D. O., 1906, Nr. 52.)
The development of submarines. By L. Y. Spear.
(Society of Naval Architects vom 22./23. 11. 06.)
The position of the submarine. (Eg. vom 28. 12. 06.)
Torpedos. (D. O., 1907, Nr. 1.)
Verletzungen durch Minen am Schiffskörper. (Z. S. u. S., 1907, Nr. 1.)
Probefahrtsprogramme für Unterseeboote in der Vereinigten Staaten-Marine.
(M. S., 1907, Nr. 1.)
Über Rettung der Bemannung gesunkener Unterseeboote. (Ebenda.)
The Italian torpedo-boat destroyer »Espero«. (Eg. vom 11. 1. 07.)
The control of torpedoes. (Ebenda.)

Maritime und militärische Fragen.

Fortschritte bei den Kriegsmarinen. Torpedoboote und Minenfahrzeuge.
(D. O., 1906, Nr. 51.)
Speed and gun-power. (N. M. R. vom 20. 12. 06, 3. 1. 07.)
Gedanken über einen zeitgemäßen Ausbau unserer Wehrmacht — Österreich —.
(D. A., 1906, Nr. 51/52.)
L'avancement des officiers. (M. d. F., 1906, Nr. 51; 1907, Nr. 2.)
Das chinesische Heer von heute. (O. L., 1906, Nr. 47.)
Das „Dreadnought“-Gespenst. (Ebenda.)
La flotte qu'il nous faut et celle que nous avons. (Y., Nr. 1502 vom 22. 12. 06.)
From Lissa to Tsushima. Guns, speed and tactics. (Ebenda.)
A modern fleet. By E. B. Barry. (Society of Naval Architects vom 22./23. 11. 06;
N. G. vom 20. 12. 06; N. M. R. vom 10. 1. 07.)
The organisation of a modern fleet for war. (J. U. S. I., Dezember 1906.)
The naval year 1906. (A. N. G. vom 29. 12. 06; N. M. R. vom 3. 1. 07.)
The fast wing. (U. S. M., Januar 1907.)
Naval economies. Coal consumption and manoeuvres. (N. M. R. vom 3. 1. 07.)
Au sujet du nombre de torpilleurs nécessaires à notre marine.
(Y., Nr. 1504 vom 5. 1. 07.)
La marine en 1906. (M. d. F., 1907, Nr. 1.)
La réorganisation du corps de mécaniciens. (Ebenda.)
Die Artillerieverteilung an Bord moderner Schlachtschiffe und ihr Einfluß auf die Seetaktik. (M. S., 1907, Nr. 1.)
Die japanische Flotte. (U., Jahrg. 9, Nr. 16.)
Die gegenwärtige Verteilung der englischen Seestreitkräfte. (D. M., Januar 1907.)
The rationale of the modern battleship. (Eg. vom 11. 1. 07.)
The tactical qualities of the »Dreadnought« type of battleship. (Ebenda.)
The Russian navy. (E. vom 11. 1. 07.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

The condition of the navy. (N. L. J., Dezember 1906.)
Uneasiness! Is it justified? By A. Hurd. (U. S. M., Januar 1907.)
Food for thought. (Ebenda.)
The future of the fleet. (N. L. J., 1907, Nr. 1.)
Our strategical position. (N. M. R. vom 10. 1. 07.)
Naval policy. Admiral Fitzgerald's criticism. (Ebenda.)
The state of the navy. (Ebenda.)

Bildungswesen.

Aufnahme von Bewerbern in der Marineakademie zu Livorno. (M. S., 1907, Nr. 1.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Seedampfbagger „Thor". (Elektrotechnische Zeitschrift, 1906, Nr. 51.)
Werften und Schiffbaustahl-Kontor. (A. S. Z., 1906, Nr. 38.)
Wärmöfen in Schiffbaubetrieben. (S., Jahrg. 8, Nr. 6, 7.)
Vom Panamakanal. (Zentralblatt der Bauverwaltung, 1906, Nr. 104.)
Der Ausbau des Kaiser Wilhelm-Kanals. (A. S. Z., 1906, Nr. 50.)
Der Umbau des Erie-Kanals. (Zentralblatt der Bauverwaltung, 1907, Nr. 1.)
Harbours and waterways in 1906. (E. vom 4. 1. 07.)
Der Hafen von Port Said und seine geplante Erweiterung. (Deutsche Bauzeitung, 1907, Nr. 2, 4.)

Sanitätswesen.

Einfluß der Tropensonne auf pathogene Bakterien. (Münchener Medizinische Wochenschrift, 1906, Nr. 51.)
Verwundetenbesorgung während des Kampfes. (D. A., 1906, Nr. 51/52.)
Art and medicinal. (Lancet vom 22. 12. 06.)
Über den Sitz der Ursache der Beriberi. (S. T. H., 1907, Nr. 1.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Naval pay. (N. M. R. vom 20. 12. 06.)
Die Verpflegung an Bord unserer Kriegsschiffe. (U., Jahrg. 9, Nr. 14.)
Naval re-enlistment pay. (Army and Navy Register vom 29. 12. 06.)

Rechtsfragen.

Die Unabhängigkeit der Militärgerichte. (Deutsche Juristen-Zeitung, 1907, Nr. 1.)

Koloniale Fragen.

Der Außenhandel des Schutzgebiets Deutsch-Ostafrika 1905. (D. K., Beilage 1906, Nr 24.)
Aus den Glanzestagen des portugiesischen Kolonialreiches. (O. L., 1906, Nr. 47.)
Russische Kolonialpolitik. (Zeitschrift für Kolonialpolitik, 1906, Nr. 12.)
Koloniale Erfolge, ihre Ursachen und Wirkungen. (Ebenda.)
Die Unternehmungen des Kolonial-wirtschaftlichen Komitees zur Nutzbarmachung unserer Kolonien. (Ebenda.)
Deutschland als Kolonialmacht. (D. O., 1907, Nr. 1.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Französische Entwürfe für Acht-Meter-Yachten. (Wassersport, 1906, Nr. 51.)
Kreuzeryacht von 6 Segellängen. (D. Y., Jahrg. 3, Nr. 12.)
Seemotorkreuzer. (Ebenda.)
Trainierboot „Gardner". (S., Jahrg. 8, Nr. 6.)
La jauge internationale. (Y., Nr. 1502 vom 22. 12. 06.)
Vier Jahre englischer Motorbootssport. (Das Motorboot, 1906, Jahrg. 3, Nr. 20.)
Das europäische Meßverfahren. (Wassersport, 1907, Nr. 1.)
A new era in yacht design. (Eg. vom 4. 1. 07.)
Meßformeln und ihre Vergütungen. (Das Motorboot, 1906, Nr. 20; 1907, Nr. 1.)

Geschichtliches.

Effect on naval warfare of substitution of steam for sails. (N. L. J., Dezember 1906.)
Die preußische Marine im Jahre 1866. (U., Jahrg. 9, Nr. 15.)
Aus der Vorgeschichte unserer Kriegsmarine. (U., Jahrg. 9, Nr. 16.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Wireless telegraphy. Its use in the navy. (N. M. R. vom 20. 12. 06.)
Radiotelegraphy and the telefunken system. (Eg. vom 21. 12., 28. 12. 06.)
Versuche über gerichtete drahtlose Telegraphie. (Physikalische Zeitschrift, 1907, Nr. 1.)
Bekohlen von Schiffen auf See mittels Leue-Apparates. (Dingler's Journal, Bd. 322, Heft 1.)
Electricity on board ship. (Marine Engineer vom 1. 1. 07.)
The »Presto« boat-launching gear. (S. W. vom 19. 12. 06.)
Unterwasser-Schallsignale, ihre historische Entwicklung, ihre Fortschritte und ihr gegenwärtiger Stand. (A. H., 1907, Nr. 1; E. vom 11. 1. 07.)

Nautische Fragen.

Étude géometrique du champ magnétique d'un navire. (R. M., November 1906.)
The mariner's compass. (S. W. vom 26. 9. 06; E. vom 21. 12. 06.)
The bathometer: its construction and use. (S. W. vom 19. 12. 06.)
Treibeis in südlichen Breiten. (A. H., 1907, Nr. 1.)
Die Nadelanordnung der Kompaßrose mit Rücksicht auf Nadelinduktion in den D-Korrektoren. (Ebenda.)
Kurze Zeit-Azimut-Tafel für alle Gestirne und beliebige Breiten. (Ebenda.)
Eine neue Anordnung der A-, B-, C-Tafeln. (Ebenda.)
Some ancient instruments of navigation. (Nautical Magazine, Januar 1907.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Zur Lage der Segelschiffahrt. (H., 1906, Nr. 51.)
Die japanische Handelsflotte. (Asien, Jahrg. 6, Nr. 3; D. F., 1907, Nr. 1; Journal of the American Society of Naval Engineers, Vol. XVIII, Nr. 4.)

Handels- und Verkehrswesen.

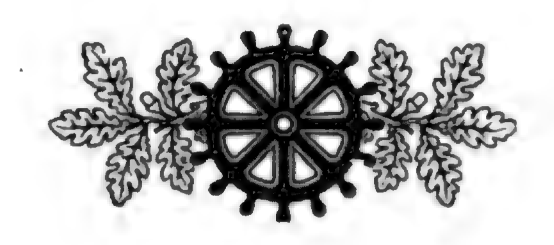
Schiffsverkehr im Suezkanal. (Archiv für Post und Telegraphie, 1906, Nr. 24.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Zur Biologie der Ostseefische. (M. S.V., 1906, Nr. 12.)
Niederländische Fischereiaufsicht in der Nordsee. (Ebenda.)
La pêche de la morue à Islande. (Y., Nr. 1503 vom 29. 12. 06.)
The evolution of the lifeboat. (S. W. vom 26. 12. 06.)
The apparatus of the United States life-saving service. (S. A. vom 29. 12. 06.)
Captain Brude's novel life-boat. (S. W. vom 19. 12. 06.)

Verschiedenes.

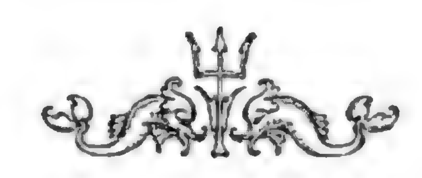
Ist der Bodensee ein internationaler See? (Globus vom 18. 10. 06.)



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift für das gesamte Leben der Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York). — **M. F.** = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.



Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

de Ruyter.

Geboren 24. März 1607.

Digitized by Google

Die Taktik de Ruyters und ihre Bedeutung im Rahmen der Gesamtentwicklung der Segelschiffstaktik.

Eine Betrachtung aus Anlaß des 300. Jahrestages der Geburt de Ruyters.

(Hierzu das Titelbild und 3 Abbildungen im Text.)

Wie im Jahre 1905 die hundertste Wiederkehr des Trafalgartages die Veranlassung war zu einer lebhaften Erörterung der Taktik Nelsons, so bringt uns in diesem Jahre die Feier des dreihundertsten Jahrestages der Geburt de Ruyters, die am 24. März das niederländische Volk begeht, dessen gewaltige Persönlichkeit in Erinnerung. Durch eigene Tüchtigkeit wurde er einer der hervorragendsten Admirale aller Zeiten, der größte seines Volkes.

Um die Mitte des 17. Jahrhunderts war Holland die erste Seemacht. In den Befreiungskriegen gegen Spanien hatte es sowohl geistig wie materiell einen bewunderungswürdigen Aufschwung genommen. Ihm entstand in England ein mächtiger Rivale unter der tatkräftigen Regierung Cromwells: England beanspruchte die Anerkennung seiner Souveränität über die Four seas; die Navigationsakte Cromwells verbot 1651 allen Zwischenhandel. Da dieser sich in erster Linie in der Hand Hollands befand, so führte der Wettbewerb um den Welthandel zu den drei englisch-holländischen Kriegen, den blutigsten und hartnäckigsten, die die Seekriegsgeschichte kennt.

An hervorragenden Führern war in ihnen kein Mangel: Blake, Monk, Prinz Rupert auf der englischen, beide Tromps, de Ruyter, Bankert, die Evertsens, van Nes auf der holländischen Seite. Aber der größte unter ihnen war unzweifelhaft de Ruyter.

Er besaß alle Führereigenschaften in hohem Maße. Er war ein vorzüglicher Seemann und Organisator, ein großer Stratege und Taktiker. Er war pflichttreu und energisch, umsichtig und furchtlos. Sein einfacher, bescheidener und vornehmer Charakter erwarb ihm die Liebe seiner Untergebenen, die Hochachtung seiner Gegner.

Digitized by Google

Auch sein einziger Widersacher, der jüngere Tromp, ordnete sich ihm später reumütig unter. Seine hohe Vaterlandsliebe ließ ihn alles ertragen und befähigte ihn zu den höchsten Leistungen. Seine überlegenen Führereigenschaften machten ihn in der Stunde der Gefahr zum Retter seines Vaterlandes.

In den englisch-holländischen Kriegen, sagt Jurien de la Gravière, wurden die stehenden Marinen geboren. Durch sie klärten sich die Anschauungen über die Strategie und die Taktik des Seekrieges. Trotz ihrer Bedeutung für die Entwicklung der Segelschiffstaktik sind aber ihre Kämpfe im allgemeinen wenig bekannt. Mangel an guten Quellen und unaufhörliche Widersprüche in den vorhandenen machen ihr Studium recht mühevoll und lassen seinen Wert etwas zweifelhaft erscheinen. Durch neuere kritische Forschungen, nicht zum wenigsten durch den im Jahre 1901 in der „Marine-Rundschau" veröffentlichten Aufsatz Gudewills und die Seekriegsgeschichte Rittmeyers, haben sie neues Interesse gewonnen.

Die Taktik de Ruyters am Schlusse der englisch-holländischen Kriege bezeichnet den Höhepunkt der damaligen Taktik überhaupt. Ihre Entwicklung aus den Anfängen der Segelschiffstaktik, ihre Eigenheiten und ihre Bedeutung für die Gesamtentwicklung zu zeigen soll die Aufgabe dieses Aufsatzes sein. Die erwähnten beiden Arbeiten, die sich einer unparteiischen Darstellung und Kritik befleißigen, sollen in der Hauptsache als Grundlage dienen.

Taktik und Strategie sind im höchsten Grade abhängig voneinander, sie sollen einander ergänzen. Auch gehen beide oft so unmerklich ineinander über, daß es schwer zu sagen ist, wo die eine aufhört und die andere anfängt. Die Taktik de Ruyters, besonders im dritten englisch-holländischen Kriege, wäre ohne Kenntnis seiner strategischen Aufgaben unverständlich.

Die Taktik ist naturgemäß auch in hohem Maße abhängig von dem Material, den Schiffen und den Waffen. Zur Beurteilung der Taktik ist die Kenntnis der Streitmittel beider Gegner nötig.

Ein kurzes Eingehen auf die Seestrategie der Kriege und das Material beider Gegner erscheint darum zum Verständnis der Entwicklung und Bedeutung der Taktik de Ruyters unerläßlich.

Die Seestrategie des ersten Krieges.

Für die Kriegführung in den Anfängen der Segelschiffszeit war das Meer nur die Marschstraße für die Heere, um den Krieg in Feindesland zu tragen. Das gegnerische Land wurde über See angegriffen, ohne daß vorher planmäßig um die Seeherrschaft gekämpft wurde. Das letzte größere Beispiel dieser Kriegführung war die Armadaexpedition. Der Umschwung trat ein, als der Seehandel überall bedeutend zugenommen hatte: Wenn große Interessen der Gegner auf dem Meere lagen, so wurde der feindliche Handel Hauptangriffsobjekt.

In den englisch-holländischen Kriegen waren die Bedingungen für die neue Kriegführung gegeben: Beide Gegner hatten einen bedeutenden Seehandel. Holland bot in seiner größeren Handelsflotte das günstigere Angriffsobjekt, seine Handelswege waren mehr gefährdet, es brauchte seine Seestreitkräfte zum Schutze seines größeren Handels. Die Beschützung des Handels hinderte die holländische Leitung strategisch und oft auch

taktisch. Die strategische Lage Englands war günstiger, sein Handel war kleiner und weniger gefährdet. Die englische Flotte war darum ungebundener in ihren Bewegungen.

Die kriegerischen Unternehmungen des ersten Krieges liefen darauf hinaus, den eigenen Handel zu schützen, den feindlichen zu bedrohen. Die Engländer griffen den holländischen Handel zunächst unmittelbar an, die Holländer verteidigten ihn unmittelbar. Die ersten Schlachten wurden durch den Angriff der Engländer auf einen Konvoi hervorgerufen, den die Holländer schützten. Im Laufe des Krieges aber brach sich der Gedanke Bahn, zunächst die Seeherrschaft durch den Kampf mit der feindlichen Flotte zu erringen, dann die Seeherrschaft durch Abschließung der feindlichen Küsten auszunutzen und so den Handel des Gegners zu vernichten. Beide Gegner hatten das erste und wichtigste strategische Grundprinzip erkannt: Der Kampf um die Seeherrschaft in der Schlacht ist das Entscheidende im Seekriege, denn die Seeherrschaft ist die Grundlage für die Beherrschung der militärischen und der Handelswege.

In den folgenden Kriegen gaben die Holländer den Handel zeitweise ganz auf, weil sie eingesehen hatten, daß ihre Kräfte nicht ausreichten, diesen zu schützen und gleichzeitig um die Seeherrschaft zu kämpfen.

Die Streitmittel der Gegner.

Die neue Kriegführung, die sich in erster Linie gegen die feindlichen Seestreitkräfte richtete, machte stärkere Schiffe nötig. Flotten, die nur im Bedarfsfalle aufgestellt und zum größten Teil aus gekauften oder gemieteten Fahrzeugen zusammengesetzt wurden, genügten den erhöhten Anforderungen nicht mehr.

Beim Beginn der englisch-holländischen Kriege fehlte es in Holland an eigentlichen Kriegschiffen. Eingestellte Kauffahrer, die hauptsächlich den Schiffen der beiden indischen Kompagnien entnommen wurden, bildeten etwa zwei Drittel des Bestandes der Flotte. Dieses Verhältnis gestaltete sich während des Krieges günstiger. Es kamen viele, meist neu als Kriegschiffe erbaute Fahrzeuge hinzu. Die holländischen Kriegschiffe waren durchweg kleiner und leichter gebaut als die englischen, weniger widerstandsfähig gegen Geschützfeuer. Ihr Tiefgang war entsprechend den flachen Küstengewässern geringer; sie segelten infolgedessen schlechter beim Winde. Sie waren schwächer armiert als ihre Gegner, besonders in schweren Kalibern stark unterlegen. Die Stärke der englischen Flotte lag in schweren Schiffen, die der holländischen in mittleren und leichten.

In England waren die Verhältnisse günstiger. Die Anzahl der eigentlichen Kriegschiffe und der Bestand an schweren Schiffen war größer. Die englischen Schiffe segelten infolge ihres größeren Tiefganges höher am Winde und manövrierten infolge ihres schlankeren Baues besser. Sie waren stärker bemannt und waren darum besser in der Lage, bei gleichzeitigem Manöver die Geschütze zu gebrauchen.

Beide Flotten stellten ein Gemisch von Fahrzeugen jeder Größe dar. Die eingestellten Kauffahrer bildeten keinen vollwertigen Ersatz für fehlende Kriegschiffe. Sie waren weniger geeignet für den Kampf, weniger sorgfältig und widerstandsfähig gebaut und schwächer armiert.

Beide Flotten hatten ein vorzügliches, seemännisch tüchtiges Personal in den Offizieren und Mannschaften der Schiffe der Handelsmarine, der Hochseefischerei, der

Freibeuterei und der Entdeckungsreisen. Fest angestellte Offiziere waren nicht vorhanden, nur Holland hatte einen Stamm von alten, erfahrenen Kapitänen.

Die Ausbildung der Holländer — besonders die artilleristische — war der englischen unterlegen. Die Holländer zielten auf die Takelage, die Engländer auf den Rumpf der Schiffe. Die holländische Disziplin war mangelhaft. In der englischen Marine herrschte noch die militärische Zucht Cromwells. Die englischen Generals at sea — meist Landoffiziere — hoben den Geist, besonders im Offizierkorps, und verbesserten so die Disziplin. Den holländischen Offizieren fehlten die militärischen Haupttugenden: Subordination und Pflichteifer. Die Güte des englischen Offizierkorps war ein Vorteil, der im Gefecht, besonders aber im Gefecht größerer Verbände, hervortrat. Der natürliche Heldenmut und die Tapferkeit der holländischen Offiziere konnten den Mangel an Disziplin nicht ausgleichen.

Die englische Marine war daher die militärisch leistungsfähigere. In bezug auf Material sowohl wie Personal war sie der holländischen überlegen.

In der Zeit zwischen dem ersten und zweiten Kriege begann in beiden Marinen die Entwicklung eines ständigen Kriegschiffspersonals. Auch Offiziersaspiranten wurden eingestellt. Beide Marinen betrieben eifrig den Ausbau ihrer Kriegsflotte. Der Mangel an Zentralisation in der holländischen Verwaltung war auch hierin den Holländern nachteilig. In England sorgten Cromwell und nach ihm Karl II. in gleicher Weise eifrig für die Flotte.

Beim Ausbruch des zweiten Krieges war der Ausbau der englischen Flotte so weit fortgeschritten, daß sie auf die Einstellung von Kauffahrern verzichten konnte; die holländische konnte sich erst im zweiten Kriegsjahr davon freimachen. Das Linienschiff war entstanden, von dem man eine bestimmte Gefechtskraft verlangte, die es zur Verwendung in der Linie geeignet machte. Außerdem wurden Fregatten gebaut für den Aufklärungs- und Meldedienst, kleinere Fahrzeuge für den Depeschendienst und Brander. Aber auch das holländische Schiffsmaterial war wesentlich besser geworden. Die Unternehmungen in der Ostsee und im Süden hatten die holländische Flotte in Übung gehalten. Die Anzahl der schweren Schiffe, der Kanonen und besonders der schwereren Kaliber war verstärkt worden. Dennoch behielten die Engländer eine große Überlegenheit in schweren Schiffen und in der schweren Armierung. Die Hauptkraft der Artillerie lag bei den Engländern in 42-, 32- und 24-Pfündern, bei den Holländern in 18-Pfündern.

Der holländischen Marine fehlte vor allem noch die Homogenität, die Gleichmäßigkeit zwischen den Schiffen der fünf verschiedenen Admiralitäten. Uneinigkeit zwischen den Provinzen und den Parteien im Lande erschwerten die holländischen Rüstungen. Eifersüchteleien zwischen Führern und Kontingenten lähmten das Zusammenwirken. Die Anwesenheit so vieler Flaggoffiziere in der Flotte führte zu Reibungen der Führer untereinander, zur Zersplitterung der Führung. Dies ging so weit, daß Seeland einmal erklärte, sein Kontingent nicht eher auslaufen zu lassen, bis eine Frage zugunsten seines Admirals entschieden sei.

Es war keine einheitliche Flotte, mit der de Ruyter dem in jeder Beziehung überlegenen Gegner entgegentrat. Es war kaum etwas anderes als ein loser Flottenbund. Für ihn handelte es sich darum, diese Flotte zu einer disziplinierten, see- und

kampfstüchtigen Einheit auszubilden, mit der er auch einem materiell überlegenen Gegner gegenüber Erfolge erringen konnte. Er hat die schwierige militärische und moralische Aufgabe glänzend gelöst.

Die Anfänge der Segelschiffstaktik bis zum zweiten englisch-holländischen Kriege.

Die ersten Anfänge einer Segelschiffstaktik finden wir im 16. Jahrhundert bei den Spaniern, die damals die größte Seemacht waren, im Mittelmeer. Die Formation der Spanier, von denen die Engländer ihre Taktik übernahmen, war die Dwarslinie aus Gruppen. Die Aufstellung der Artillerie in der Breitseite des Schiffes erforderte aber den Kampf in der Querabrichtung; an Stelle der breiten Formation mußte darum eine tiefe treten, deren Anfänge man bereits in den Armadakämpfen bei den Engländern erkennen kann. Ihre überlegene Artillerie veranlaßte sie dazu, im Kampfe einzelne Gruppen in Kiellinie vorbrechen zu lassen. An Stelle des Enterns begann jetzt die Artillerie die Kämpfe zu entscheiden.

Von diesen Anfängen der Linie aus Gruppen bis zur enggeschlossenen Beimwindlinie aus Einzelschiffen führt eine auffallend langsame Entwicklung. Sie wird uns aber erklärlich, wenn wir den Einfluß der Waffen auf die taktischen Formen in Betracht ziehen. Die geringe Leistungsfähigkeit der Geschütze erforderte den Artilleriekampf aus nächster Nähe. Vor dem Eintritt in die Melee war die Artillerie so gut wie wirkungslos. Die Artillerie an sich drängte darum nicht so sehr zur Einführung der Linie als Formation zum Heranführen an den Gegner, wie die Vorteile, die die Luvstellung bot. Mit zunehmender Segel- und Manövrierfähigkeit der Schiffe gewann die Luvstellung an Bedeutung. Wer sie hatte, konnte Beginn und Entfernung des Kampfes bestimmen, jederzeit zum Entern oder Rammen übergehen. Er hatte günstigere Chancen für die Verwendung der Brander. Er konnte dem Kampfe ausweichen, wenn er nicht kämpfen wollte. Den Kampf um die Luvstellung aber erleichterte die Kiellinie. Sobald man die Vorteile der Luvstellung erkannt hatte, begann die Entwicklung einer eigentlichen Seetaktik. Nur die Praxis fördert eine gesunde Entwicklung der Taktik; praktische Erfahrung aber bot zu der Zeit, wo es noch keine stehenden Marinen gab, nur der Krieg. Der Mangel an kriegerischer Erfahrung ließ die Entwicklung der Taktik nur langsam vorwärtsschreiten.

Zur Zeit des ersten englisch-holländischen Krieges, sagt Laird Clowes, war die Taktik noch in ihren Kinderschuhen. Von da ab förderte zunehmende Kriegserfahrung und Verbesserung des Schiffs- und Artilleriematerials ihre schnelle Entwicklung. Die Linie aus Gruppen war die Formation, in der auf beiden Seiten die Flotten an den Gegner herangeführt wurden.

Die Gruppe hatte zu einer Zeit, wo die Flotten zum größten Teile aus bewaffneten Kauffahrern bestanden, manche Vorzüge. Sie war günstig für die gegenseitige Unterstützung und bei dem wenig ausgebildeten Signalsystem auch für die Befehlsübermittlung. In ihr kam es auf das genaue Innehalten einer Ordnung nicht besonders an. Die Ungleichheit der Schiffe in bezug auf Größe und Armierung, ihre verschiedenen Segel- und Manövriereigenschaften schlossen die Möglichkeit aus, die Linie aus Einzelschiffen zu bilden. Das Schiff, das allein in der Linie fahren sollte, mußte eine bestimmte Gefechtskraft haben, um seinen Platz in der Linie behaupten zu

können. Die Kiellinie aus Gruppen war darum ein besserer Schutz gegen das Durchbrochenwerden der Linie; gerade das Durchbrechen des Gegners durch seine Linie zu verhindern, war aber die Hauptsorge des Führers in dieser Zeit. Die Gruppe sollte auch während des Nahkampfes als taktische Einheit möglichst zusammenhalten: In ihr vereinigte sich mit einem Kriegschiff an der Spitze eine Anzahl von Fahrzeugen der verschiedensten Größe. Beim Beginn des Kampfes suchte sich jedes seinen Gegner, allein oder im Verein mit anderen. Das starke Kriegschiff war sein Rückhalt.

Beim Beginn des Gefechts ging jegliche Ordnung verloren, von einer Leitung war keine Rede. Die Gruppen wurden wohl zu Geschwadern zusammengefaßt — drei bis fünf Gruppen bildeten ein Geschwader, und drei bis fünf, ja sieben Geschwader bildeten die Flotte. — Zu gemeinsamem taktischen Handeln waren aber die eilig zusammengestellten Riesenflotten der damaligen Zeit nicht fähig. Während des Gefechts wurden darum auch keine taktischen Manöver ausgeführt; die einzige taktische Bewegung war der Kampf um die Luvstellung.

Mit der Verbesserung des Schiffs- und Artilleriematerials und der Schießausbildung traten die Nachteile der Gruppenformation mehr und mehr hervor. Die Artillerie, die imstande war, schon auf größere Entfernungen den Gegner zu schädigen, machte es wünschenswert, zu ihrer besseren Ausnutzung die Formation so lange wie möglich zu halten. Für den Formationskampf war aber die Gruppe gänzlich ungeeignet. Sie gewährte keine Übersicht, die Ordnung war schwer innezuhalten. Kollisionen und Havarien waren kaum zu vermeiden, und vor allen Dingen: die Schiffe hinderten sich gegenseitig in der Verwendung der Artillerie. Auch boten die im Gefecht fast ohne Bewegung zusammenliegenden Haufen von Schiffen den Brandern günstige Angriffschancen.

Ihr besseres Schiffsmaterial und ihre stärkere Artillerie ließ bereits im ersten Kriege die Engländer Wert legen auf längere Ausnutzung des Artilleriefeuers in geschlossener Ordnung. Solange aber noch Kauffahrer in den Flotten waren, konnte ihr Bestreben keinen großen Erfolg haben. Ihre Unterlegenheit im Material wies die Holländer darauf hin, im allgemeinen immer gleich nach dem Zusammenstoß durch rücksichtsloses Draufgehen und Einbrechen in die feindliche Linie die Entscheidung zu suchen. Die Schlachten des ersten Krieges waren darum durchweg von Anfang bis zu Ende Melees.

Die Erfahrungen des ersten Krieges, die allgemeine Verbesserung des Materials durch den ausschließlichen Bau von eigentlichen Kriegschiffen zur Verwendung in den Kriegsflotten drängten zur Einführung der Kiellinie aus Einzelschiffen. Diese entsprach am besten allen Anforderungen: Sie war günstig für die Verwendung der Artillerie, sie war auch geeignet für die gegenseitige Unterstützung, da die Schiffe von selbst durch Aufsegeln Hilfe bringen konnten; sie erleichterte die Übersicht, die Leitung und die Aufrechterhaltung der Formation, sie gewährte größere Freiheit zu weiteren Manövern. Sie war die Grundlage für eine gesunde Weiterentwicklung der Taktik; geniale Führer, wie de Ruyter, erkannten sie als solche und brachten durch sie die Taktik in kurzer Zeit auf einen hohen Stand.

Die Seestrategie des zweiten Krieges.

Beim Beginn des zweiten Krieges suchten beide Gegner von vornherein die Seeherrschaft durch Angriff auf die Seestreitkräfte des Gegners zu erringen. Die

Engländer gewannen die Seeherrschaft durch die Schlacht bei Lowestoft. Vor dem neuen Zusammenstoß teilten die Engländer ihre Streitkräfte. Anstatt zunächst mit vereinigten Kräften sich gegen die Holländer zu wenden, detachierten sie Prinz Rupert mit einem Teil der Flotte gegen die Franzosen, deren Annäherung fälschlich gemeldet war. Dadurch fehlte ihnen der für die erfolgreiche Durchführung einer Offensive nötige Überschuß an Kraft. Die Folge des strategischen Fehlers der Engländer war ihre Niederlage in der Viertageschlacht. Durch die Schlacht von Northforeland gewannen sie die Seeherrschaft wieder, gaben sie aber im dritten Kriegsjahre freiwillig auf, um den Krieg allein als Kreuzerkrieg weiterzuführen. Dieser freiwillige Verzicht auf die Seeherrschaft entschied den Krieg zugunsten Hollands, denn er ermöglichte de Ruyter den Stoß in das Herz des Feindes, die Unternehmung gegen die Themse.

Zwei Lehren treten in diesem Kriege klar hervor: Um überlegen in die Entscheidungsschlacht einzutreten, muß man die Kräfte konzentrieren. Den Gegner durch den Kreuzerkrieg allein niederzuwerfen, ist nur dann mit Sicherheit möglich, wenn man im Besitz der Seeherrschaft ist.

Die Kiellinie beim Beginn des zweiten Krieges.

Beide Gegner strebten beim Beginn des zweiten Krieges danach, die Kiellinie aus Einzelschiffen als Formation zu verwenden. Die erste Schlacht, in der beide Gegner ihre Flotten in Kiellinie gehabt haben sollen und in der auch die Formation eine Zeitlang aufrecht erhalten wurde, war die Schlacht von Lowestoft. Wem das Verdienst gebührt, die Kiellinie eingeführt zu haben, das haben auch die neuesten Untersuchungen nicht einwandfrei festgestellt. Der Streit darüber erscheint aber ziemlich müßig. Es gehörte kein Genie dazu, sie zu „erfinden"; sie ergab sich von selbst. Ihre Einführung war fast nur eine Materialfrage, und darin hatten die Engländer einen Vorsprung. Die Engländer haben darum zweifellos die reine Kiellinie aus Einzelschiffen vor den Holländern gehabt. Die Holländer konnten sich erst im zweiten Kriegsjahre von Kauffahrern frei machen, die holländische Linie konnte darum bei Lowestoft noch nicht frei sein von Gruppen. Erst für die Viertageschlacht können wir auch bei den Holländern die reine Kiellinie aus Einzelschiffen annehmen.

Die Schlachten des zweiten Krieges.

Die Viertageschlacht.

Als Wassenaer in der Schlacht bei Lowestoft gefallen war, erhielt de Ruyter den Oberbefehl über die holländische Flotte. Er kommandierte von da ab in allen Schlachten des zweiten und dritten Krieges.

Eine Darstellung der Schlachten soll hier nur so weit erfolgen, wie es zum Verständnis und zur Beurteilung seiner Taktik unbedingt nötig ist.

Die Viertageschlacht ist in mancher Beziehung bemerkenswert: Ihre lange Dauer und die Hartnäckigkeit der Kämpfenden ist ohnegleichen. In ihr stehen sich die beiden berühmtesten Admirale ihrer Länder gegenüber. Sie markiert besser als jede andere den Übergang zur neuen Taktik. Sie ist die erste, in der die taktischen Grundsätze, nach denen beide Gegner ihre Flotten leiten, deutlich zutage treten. Bei Lowestoft

konnte hiervon eigentlich noch keine Rede sein: Die holländische Flotte war dazu noch zu wenig organisiert. Auch hinderte der flaue Wind die Entwicklung.

An den ersten drei Tagen waren die Holländer an Zahl der Schiffe bedeutend überlegen. Diese Überlegenheit wurde durch die Größe und die Armierung der englischen Schiffe zum Teil wieder ausgeglichen.

Am ersten Tage griff der englische Führer Monk von der Luvstellung aus mit seinen gesamten Streitkräften in geschlossener Kiellinie die Nachhut der zu Anker liegenden holländischen Flotte unter Tromp so an, daß die holländische Mitte und Vorhut nicht eingreifen konnten. Die Holländer waren unvorbereitet, sie erwarteten keinen Angriff, da der starke Wind den Engländern in der Luvstellung den Gebrauch der untersten, schwersten Batterie unmöglich machte. Nach einigen Stunden halste die englische Flotte; ihrem Beispiel folgte Tromp. Durch das Halsen verloren die Engländer an Raum, auch waren sie während des Gefechts nach Lee getrieben. Dadurch gelang es der holländischen Mitte unter de Ruyter, an die jetzt schließende englische Vorhut heranzukommen. Diese wurde, da es auch noch einem Teil der holländischen Vorhut unter Evertsen gelang, in das Gefecht einzugreifen, von den überlegenen Holländern übel zugerichtet. Das englische Gros behielt seinen Kurs bei und kam seiner Vorhut nicht zur Hilfe. Erst die Nacht trennte die Gegner. Es handelte sich zum Schluß aber nur noch um den Kampf der Schlußschiffe der Engländer mit einigen holländischen Schiffen.

Das Gefecht am zweiten Tage begann mit mehrmaligem Passieren beider Flotten und wurde dann durch Windstille unterbrochen. Bei der Wiederaufnahme des Kampfes standen die Holländer zu Luward. Tromp griff nun entweder eigenmächtig die englische Vorhut an, oder er wurde von der englischen Linie abgeschnitten. Jedenfalls kam er von seinem Gros ab und ins Gefecht mit überlegenen englischen Kräften, so daß de Ruyter seine Luvstellung aufgab und ihn entsetzte. Bei der Wiedervereinigung der holländischen Geschwader ging die Ordnung eine Zeitlang völlig verloren. Monk nutzte aber seine günstige Lage nicht aus. Nach mehrmaligem Passieren brach er das Gefecht ab und zog sich in voller Ordnung zurück, um seine Vereinigung mit Prinz Rupert herbeizuführen.

Am dritten Tage setzte Monk seinen Rückzug fort. Bei der Verfolgung verloren die Holländer, in dem Bestreben, am Feinde zu bleiben, jegliche Ordnung. Bei Einbruch der Nacht fand die Vereinigung der beiden englischen Führer statt. Die Gegner wurden einander dadurch an Anzahl der Schiffe nahezu gleich, die Engländer also im ganzen überlegen.

Am vierten Tage hatten die Holländer die Luvstellung. Der Angriff erfolgte von ihrer Seite, Geschwader gegen Geschwader. Im laufenden Gefecht auf allernächste Entfernung ging bald die Ordnung verloren. Tromp wurde mit einem Teil der Nachhut vollkommen abgeschnitten. Eine zweite Gruppe, angeblich 14 Schiffe, unter van Nes, kam dadurch von ihrem Gros ab, daß sie einige wenige englische Schiffe, die zu weit nach Luward aufgesteuert waren, verfolgte. Eine große Anzahl der höher am Winde liegenden englischen Schiffe schob sich durch die holländische Linie auf die Luvseite hindurch und schnitt die Vorhut und Nachhut zum größten Teil von ihrem Gros ab. Inzwischen kehrten Tromp und van Nes wieder auf den Kampfplatz zurück. Sie erschienen fast gleichzeitig in Lee der englischen Linie, so daß die Engländer dubliert

wurden. Als de Ruyter dies sah, gab er das Signal zum allgemeinen Einbruch und zerstörte die englische Ordnung vollkommen. Nach und nach gelang es den englischen Schiffen, sich nach Luward aus der Melee zu ziehen und sich wieder zu sammeln. Beide Gegner waren so ermattet, daß sie an eine Erneuerung des Kampfes nicht mehr dachten.

Zwischen der Führung Monks und de Ruyters in der Viertageschlacht, und besonders am ersten Tage, besteht ein prinzipieller Unterschied. Monk führte seine Flotte in einer einzigen langen Kiellinie an den Feind und behielt diese solange wie möglich bei. Gudewill hält die Kritik des holländischen Augenzeugen nicht für unberechtigt, dessen Bericht Mahan benutzt und der in der langen englischen Kiellinie die Ursache der englischen Verluste des ersten Tages sieht. Wir können ihm in diesem Falle nicht ganz Recht geben. Bei dem Angriff, den Monk ausführte, war es gleichgültig, ob er geschwaderweise oder in einer langen Linie angriff. Je enger geschlossen seine Formation war, desto besser war sie, und die beste Formation war darum sicher die enggeschlossene Linie. Gegen seine Linie an sich ist darum nichts einzuwenden. Daß es Monk, besonders nach dem Halsen, nicht gelang, sie aufgeschlossen zu halten, darüber kann man sich nicht wundern. Man kann es ihm höchstens zum Vorwurf machen, daß er der Leistungsfähigkeit seiner Flotte, die er übrigens vorzüglich im Evolutionieren und Manövrieren ausgebildet hatte, doch etwas zu viel zugetraut hat.

Für eine nicht genügend ausgebildete Flotte brachte eine so schwer zu manövrierende Formation, wie die lange Kiellinie, immerhin manche Nachteile und Gefahren mit sich. Diese Nachteile hatte de Ruyter richtig erkannt. Er wählte darum seinen Platz so, daß er die Schlacht übersehen und selbst eingreifen konnte. Er hatte aber anderseits auch die Nachteile der Zersplitterung in zu viele Unterabteilungen erkannt. Er teilte die Flotte, die bei Lowestoft noch sieben Geschwader gehabt hatte, in drei Teile, Vorhut, Mitte und Nachhut, Vorhut und Nachhut wieder in je zwei Geschwader, zusammen also fünf Geschwader, und jedes Geschwader wieder in drei Divisionen.

Seine Anordnungen sind in der Ordre de bataille enthalten, die uns Einzelheiten der Schlachtordnung gibt.

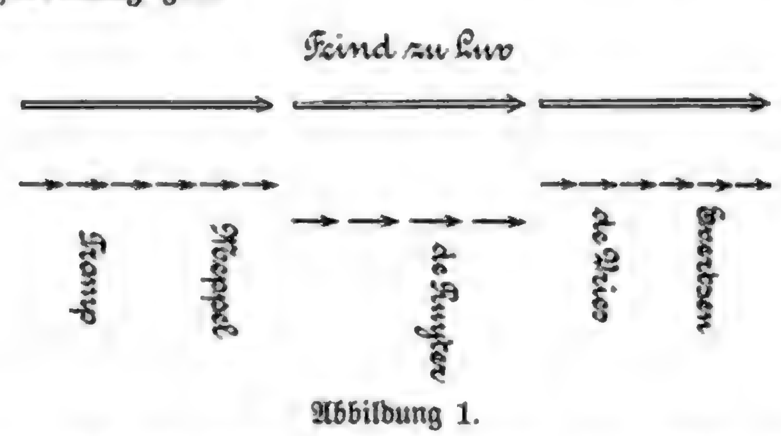


Abbildung 1.

Abbildung 1 stellt die holländische Formation dar, wenn der Feind sich zu Luward, Abbildung 2, wenn er sich in Lee befindet. Beide Abbildungen zeigen uns die Grundlage der Schlachtordnung de Ruyters für die Flotte: Geschwader und Divisionen werden grundsätzlich von der Mitte aus geführt. De Ruyter hat selbst das Gros bei sich, nach Feuerlee herausgezogen und kann sich da einsetzen, wo es nötig ist.

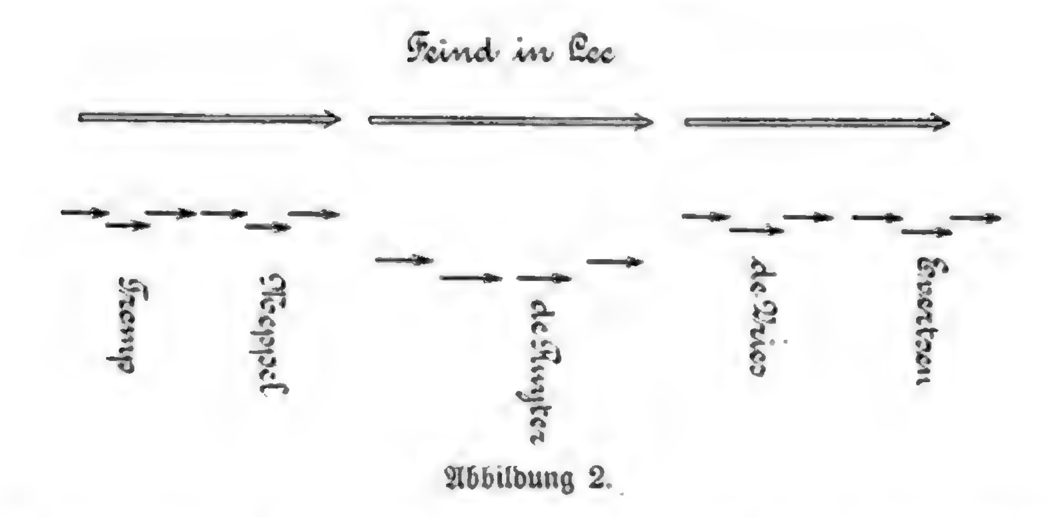


Abbildung 2.

Ist der Feind in Lee, so stellt de Ruyter auch die einzelnen Geschwader in der Flotte nach demselben Prinzip auf. Auch dem Geschwaderführer gibt er einen Platz, von dem aus er seinen Verband gut übersehen und unterstützen kann.

Eine solche Formation bot auch noch den Vorteil besserer Signalübermittlung. Ob sie leichter einzuhalten war als die lange Kiellinie Monks, ist immerhin fraglich. Sie war jedenfalls aber leichter geschlossen zu halten. Die dazu nötige Übung fehlte den Holländern in der Viertageschlacht noch.

Ein großer Nachteil der Formation lag zweifellos darin, daß die Lücken zwischen den einzelnen Geschwadern, die sich, besonders bei taktischen Bewegungen, leicht vergrößerten, dem Gegner das Abschneiden einzelner Teile erleichterten. Dieser Nachteil trat schon in der Viertageschlacht hervor durch das Abschneiden Tromps am zweiten Tage und das Abdrängen des Gros am vierten Tage.

Die hauptsächlichsten weiteren Anordnungen der Ordre de bataille sind folgende:

Den Kommandanten wird zur Pflicht gemacht, sich gut auf ihrem Posten zu halten, damit die Schiffe sich nicht gegenseitig im Feuern behindern.

Signale werden bestimmt, auf die einzelne Geschwader oder die ganze Flotte zur Melee übergehen sollen.

Geldstrafen werden festgesetzt für Nichteinhalten der Position.

Diese Bestimmung beleuchtet besonders drastisch den niedrigen Stand des militärischen Ehrgefühls im holländischen Offizierkorps.

Mahan sagt zum ersten Tage: „Der Angriff Albemarles war ein taktisches Meisterstück, ähnlich dem Nelsons bei Abukir. Mit schnellem Blick hatte er einen schwachen Punkt des Feindes erkannt und eine beträchtlich stärkere Streitmacht so angegriffen, daß nur ein Teil dieser ins Gefecht kam.“ Gudewill will das Verdienst Monks nicht anerkennen. Er nennt das Prinzip der Konzentration den elementarsten taktischen Grundsatz und meint, Monk hätte seinen Ruf als Führer nicht verdient, wenn er, noch dazu mit unterlegenen Kräften, die drei Teile der feindlichen Flotte zugleich angegriffen hätte. Wir müssen hier Mahan Recht geben. Die Geschichte der Seetaktik zeigt, daß, so elementar und selbstverständlich der Grundsatz der Konzentration auch zu sein scheint, es immer nur geniale Führer gewesen sind, die sie als entscheidendes Mittel erkannt und an der richtigen Stelle angesetzt haben. Wir müssen den konzentrischen Angriff Monks auf die Spitze als das erste Beispiel einer

Digitized by Google

planmäßig ausgeführten Konzentration zur Zeit der Segelschiffe bezeichnen. Der Angriff hatte keinen großen Erfolg, weil der nicht angegriffene Teil aufsegeln konnte, also nicht genügend gebunden war.

Am vierten Tage führten die Engländer eine Konzentration auf das holländische Gros aus, ohne jedoch die abgeschnittenen Teile der Vor- und Nachhut zu binden. Die nicht gebundenen Teile kamen dem Gros zur Hilfe, dublierten nun ihrerseits die englische Linie und führten so die Entscheidung des Tages herbei.

Für die Entwicklung der Taktik waren diese Versuche der Konzentration auf einen Teil des Feindes insofern von Bedeutung, als sie mit dazu beitrugen, der Konzentration auf die Queue bald alleinige Geltung zu verschaffen.

De Ruyter selbst hatte am ersten Tage, als die englische Linie gehalst hatte, Gelegenheit zu einer Konzentration auf die gegnerische Queue. Der nichtangegriffene Teil kam nicht zur Unterstützung heran. Den besser segelnden englischen Schiffen gelang es aber bald, sich der Melee zu entziehen.

Die bessere Segel- und Manövrierfähigkeit der Engländer zeigte auch sonst mehrfach ihre Wirkung. Sie erleichterte das Manövrieren um die Luvstellung, sie ermöglichte es ihnen, während des Gefechts sich durch die gegnerische Linie hindurchzuschieben und Teile von ihr abzuschneiden, sie erschwerte es schließlich auch noch den Holländern, die Engländer auf dem Rückzuge zu verfolgen.

Mangelhaftes Positionhalten, das den Engländern den Durchbruch erleichterte, und zeitweilige gefährliche Unordnungen in der holländischen Linie waren die Folge der vorläufig noch geringen Übung und der Indisziplin der Kommandanten und der schlechteren Schiffe der Holländer. Wie großen Wert de Ruyter auf das Zusammenhalten der Flotte während des Gefechts legte, das zeigte er am zweiten Tage, als er ohne Bedenken seine Luvstellung aufgab, um sich wieder mit Tromp zu vereinigen.

Die Eigenmächtigkeiten der Führer, in erster Linie Tromps, waren auch nichts wie Zeichen ihrer Indisziplin. De Ruyter beklagte sie bitter, denn sie warfen seine Pläne über den Haufen und gefährdeten oft den Erfolg. Der Mangel an Subordination und an richtigem militärischen Geiste trat oft verhängnisvoll in die Erscheinung, er war der größte Fehler der Niederländer.

Die Entscheidung suchte de Ruyter am letzten Tage in der Melee. Er versuchte es zwar, die Formation eine Zeitlang zu halten und von ihr aus die Entscheidung vorzubereiten. Er erkannte aber richtig die Mängel der eigenen Flotte und die bessere taktische und artilleristische Ausbildung der Engländer. Im Formationskampfe auf größerer Entfernung waren ihm die Engländer weit überlegen. In der Melee glichen sich manche Unterschiede aus; die besseren Schießleistungen der Engländer und ihre schwereren Kaliber kamen nicht so zur Geltung, persönlicher Mut konnte in dem Nahkampf der Bord an Bord liegenden Schiffe in gewisser Weise taktische Ausbildung ersetzen. De Ruyter erfaßte die günstige Gelegenheit, die sich ihm am letzten Tage bot, und führte die Entscheidung durch den vernichtenden Einbruch in die englische Linie herbei.

Die Schlacht bei Northforeland.

Die Holländer waren bereits bei Beginn des Gefechts in schlechter Ordnung. Infolge des Ankerlichtens bei flauem Winde befand sich ein Teil der Schiffe in Lee,

die Nachhut unter Tromp war ganz zurückgeblieben. Die englische Flotte war in gut rangierter Kiellinie. Tromp verwickelte sich mit der englischen Nachhut in ein besonderes Gefecht. Von der holländischen Mitte gelang es bei der fast völligen Windstille nur einem Teil, ins Gefecht zu kommen. Monk erkannte dies und schickte einen Teil seiner Mitte zur Unterstützung der Vorhut. Durch den Angriff der überlegenen Macht litt die holländische Vorhut schwer. Sie begann nach 2 Stunden zu weichen. Alle Versuche de Ruyters, sie zu halten, waren vergebens. Er selbst setzte dann noch mehrere Stunden den aussichtslosen Kampf gegen die englische Übermacht fort und begann dann auch den Rückzug.

Aus de Ruyters Anordnungen, die er vor der Schlacht gab, sind seine Erfahrungen aus der Viertageschlacht zu erkennen. Er betonte eindringlich, daß die Divisionsabstände möglichst kurz gehalten werden sollten, um das Feuer konzentrieren zu können und ein Durchbrechen der Formation zu verhindern, und verbot bei Todesstrafe, den Posten in der Formation zu verlassen.

Monk hatte, wie de Ruyter, in dieser Schlacht seine Flotte in Vorhut, Mitte und Nachhut geteilt. Gudewill nimmt an, daß Monk in der Viertageschlacht von de Ruyter gelernt und die Einteilung seiner Flotte ihm nachgemacht habe. Dem ist entgegenzuhalten, daß die Engländer bereits bei Lowestoft ihre Flotte in drei Geschwader eingeteilt hatten, daß darum die lange Kiellinie Monks in der Viertageschlacht wahrscheinlich nichts anderes gewesen ist, als die Linie der zur Konzentration eng aufgeschlossenen Geschwader, und daß darum die Richtigkeit der Annahme, de Ruyter habe seine Einteilung von den Engländern übernommen, bedeutend mehr an Wahrscheinlichkeit für sich hat. Gudewill zieht weiter daraus folgende Schlußfolgerungen: „Nach einer längeren Friedensperiode, während welcher neue Gesichtspunkte in der Kriegführung entstanden sind, wird jede Partei mit der ihren Anschauungen entsprechenden Taktik in den Kampf eintreten. Schon in der ersten Schlacht wird sich die Überlegenheit der einen oder der anderen herausstellen, beide werden Lehren aus ihren Erfolgen oder Mißerfolgen ziehen, und schon beim zweiten Zusammentreffen werden sich die taktischen Ansichten mehr ausgeglichen haben.“ Dagegen muß man den Einwand erheben, daß die Überlegenheit einer taktischen Ausbildung nicht in einer bestimmten Aufstellung oder in bestimmten Bewegungen zu suchen ist, sondern in der Gewißheit, daß diese Grundsätze Allgemeingut aller Offiziere geworden sind, und vor allem in der Fähigkeit aller Führer und Kommandanten, alle Bewegungen, die notwendig und befohlen werden, zu verstehen und richtig auszuführen. Auch ist es nicht zu erwarten, daß eine lange Jahre hindurch geübte und verbesserte taktische Schule gleich beim ersten Zusammentreffen von dem Gegner erkannt und übernommen werden kann.

Die Schlacht bietet taktisch wenig Bemerkenswertes. Die Windstille hinderte alle taktischen Bewegungen und jede Übersicht infolge des dichten Qualmes. Von einer Leitung der Schlacht war keine Rede. Trotz aller Bemühungen gelang es de Ruyter nicht, seine Flotte zusammenzuhalten und an den Gegner heranzukommen. Monk bot ein neues Beispiel einer Konzentration auf die Spitze. Er hatte dieses Mal mehr Erfolg als in der Viertageschlacht. Hier war auch der Angriff auf die Spitze richtig: Der holländischen Mitte war es nicht möglich, aufzusegeln, die schwerere Artillerie der Engländer kam vernichtend zur Geltung. Unterstützt durch die Konzentration auf

die Vorhut, die Eigenmächtigkeit Tromps, die Indisziplin der holländischen Vorhut und die großen Zwischenräume zwischen den einzelnen holländischen Geschwadern machte sie die Schlacht zu einer schweren Niederlage der Holländer.

Auch der Rückzug der geschlagenen Flotte bietet taktisch wenig Interessantes. Mit heldenmütiger Tapferkeit fechtend deckte de Ruyter mit wenigen Schiffen gegen eine gewaltige Übermacht den Rückzug seiner Flotte und rettete sie so vor gänzlicher Vernichtung.

Vergleich der englischen und holländischen Taktik während des zweiten Krieges.

Den Stand der englischen Taktik und ihre Fortschritte veranschaulichen uns in klarer Weise die Fighting Instructions der englischen Admirale.

Die Kiellinie ist zum erstenmal erwähnt in der Instruktion von 1653. Die eng geschlossene Beimwindlinie als Formation erscheint zum erstenmal in der Instruktion des Herzogs von York von 1665. Sie enthält eingehende Anordnungen für das Segeln und Fechten im Flottenverbande, durch die besonders Aufrechterhaltung der Ordnung im Gefecht, eng geschlossene Kiellinie beim Winde angestrebt wurde. Sie enthält die ersten Bestimmungen für einen Angriff von Luv und von Lee und sieht Gefechtswendungen vor. Sie zeigt zwar die Absicht, den eigenen Angriff im allgemeinen gleichzeitig auf die ganze Linie des Feindes zu richten, sie sieht aber doch auch schon die Möglichkeit vor, die feindliche Linie zu durchbrechen und dann an einer Stelle mit Übermacht aufzutreten.

Zu diesen Instruktionen erließ Prinz Rupert 1666, natürlich nicht ohne Zustimmung Monks, Zusatzbestimmungen, in denen, kennzeichnend für die Führer, die Vernichtung des Feindes als Hauptziel klar hervortritt.

Schon diese beiden Instruktionen lassen erkennen, daß sich in England zwei Schulen gebildet hatten. Die eine, deren Vertreter der Herzog von York und Penn waren, neigte zur Formaltaktik. Durch pedantische Befolgung gut gemeinter Grundsätze verwechselte sie schließlich die Mittel mit dem Endzweck. Die andere, deren Vertreter Monk und Prinz Rupert waren, behielt den Endzweck über den Mitteln immer im Auge. Sie neigte dazu, sich durch rücksichtsloses Fechten über alle Regeln hinwegzusetzen und persönlicher Initiative nach jeder Richtung freie Bahn zu lassen.

Besser als alles andere, zeigen uns diese Gefechtsinstruktionen die Überlegenheit der englischen taktischen Ausbildung über die holländische beim Beginn des zweiten Krieges. Auch die Instruktion de Ruyters in der Ordre de bataille der Viertageschlacht zielt nur auf die Ordnung beim Marsche und beim Eintritt in das Gefecht hin. Eigentliche Dispositionen für die verschiedenen Gefechtslagen fehlen. Das Wort „Linie" kommt in ihr nicht vor. Die Einzelschiffe werden nur angewiesen, sich bei ihren Divisionschefs zu halten, sich nicht gegenseitig in den Weg zu kommen oder im Feuer zu behindern. Ein Ausrichten auf den Flottenchef, wie in der englischen Instruktion, wird nicht erwähnt. De Ruyter nahm allerdings Gelegenheit, seine Flotte zu exerzieren; er ließ taktische Bewegungen ausführen, Wendungen, Öffnen, Schließen, und ordnete Gefechtsübungen an. Immerhin aber wäre es grade bei dem Mangel an Disziplin in einer so bunt zusammengesetzten Flotte sehr nützlich

gewesen, den Holländern die Notwendigkeit, die Ordnung während des Gefechts aufrecht zu erhalten, auch in schriftlichen Befehlen eindringlich vor Augen zu führen. Das vorzügliche Festhalten der Ordnung hat zu den Erfolgen der Engländer in den ersten Tagen der Viertageschlacht und bei Northforeland in erster Linie beigetragen. Anderseits hat die mangelhafte Ordnung im Gefecht den Holländern naturgemäß große Nachteile gebracht und schließlich auch bei der Katastrophe von Northforeland mitgewirkt. Die englische Instruktion sah zwar auch noch die Verwendung der einzelnen Geschwader im Gefecht vor, hatte aber doch stets die Verwendung der ganzen Flotte im Auge. Die holländischen Vorschriften wiesen mehr auf das Zusammenhalten der Unterabteilungen unter sich hin. Die Holländer neigten darum zur Gruppenbildung und zum eigenmächtigen Handeln im Gefecht.

In den Schlachten finden wir zwei die verschiedene Auffassung in beiden Flotten besonders markant kennzeichnende Fälle: Am letzten Tage der Viertageschlacht drängte der holländische Admiral van Nes vier englische Schiffe ab, verfolgte sie mit vierzehn Schiffen und schwächte so seine Hauptflotte beträchtlich. Bei Northforeland schlug der englische Admiral Allen mit der Vorhut die holländische Vorhut in die Flucht, verfolgte sie aber nicht, sondern unterstützte seinen Flottenchef im Kampf der Mitten.

Beide Gegner hatten das Bestreben, die Formation, die Kiellinie, aufrecht zu erhalten, die Engländer durchweg so lange wie möglich, um ihre artilleristische Überlegenheit auszunutzen, de Ruyter nur eine Zeit lang, um die Entscheidung in der Melee vorzubereiten. Dadurch gewannen die Schlachten einen anderen Charakter. Die Melee wurde nicht mehr von vornherein gesucht. An ihre Stelle traten Bewegungen zum Durchbruch und zum Abschneiden des Gegners, um an irgend einem Punkte mit Übermacht aufzutreten. Die schließliche Entscheidung aber suchte de Ruyter stets in der Melee.

Die Bedeutung de Ruyters für den zweiten Krieg.

Von dem Augenblick an, wo de Ruyter die Führung im zweiten Kriege übernahm, machte sich der Einfluß seiner gewaltigen Persönlichkeit bemerkbar. Er erkannte die Schäden und Mängel seiner Flotte richtig als Folgen mangelnder Organisation. Er benutzte jede Gelegenheit, belehrend und ermahnend auf seine Untergebenen einzuwirken. Wo er in Person war, da kamen keine Verstöße gegen die Disziplin vor. Durch Einführung eines strengen, regelmäßigen Dienstbetriebes und eifriger, ernster Ausbildungsarbeit erreichte er es, daß bald rapide Fortschritte unverkennbar waren. Seine geniale Führung glich die Mängel der eigenen und die Überlegenheit der Ausbildung des Gegners aus. Gudewill sagt von ihm nach der Viertageschlacht: „Mit seinem überlegenen Geist beherrschte er die ganze Flotte, welche seiner Führung das unbedingteste Vertrauen entgegenbrachte. Mit Meisterschaft leitete er die Geister, wußte Gefühl und Leidenschaft zu wecken und für den Kampf auszunutzen. Mit bewundernswertem Scharfblick führte er die Schlacht bis zum letzten Augenblick und gab die Leitung nicht einen Augenblick ohne Absicht aus der Hand."

Bei der Unterlegenheit der Holländer im Material und im Personal müssen wir ihre Erfolge im zweiten Kriege lediglich der Persönlichkeit de Ruyters und seiner überlegenen, einsichtsvollen Führung zuschreiben.

Die Seestrategie des dritten Krieges.

Der Kampf um die Seeherrschaft wurde im dritten Kriege in der Solebay wieder aufgenommen. Die Schlacht brachte keine Entscheidung. Die Holländer waren in verzweifelter Lage: Zu Lande waren sie von allen Seiten bedroht; sie stellten daher einen Teil der Flotte außer Dienst, um Kriegsmaterial und Mannschaften für den Landkrieg freizumachen. Mit seiner schwachen Flotte konnte de Ruyter dem überlegenen Gegner, den verbündeten Engländern und Franzosen, nicht mehr zum Kampf um die Seeherrschaft entgegentreten. Der Unterschied der Kräfte zwang ihm die strategische Defensive auf. Es war jetzt seine Aufgabe, die Landung der Verbündeten zu hindern; er löste sie in glänzender und meisterhafter Weise. Den Feind durch gute Aufklärung scharf beobachtend, lag er mit seiner Flotte — als fleet in being — an den Küsten seines Landes auf Wassertiefen, in denen jener mit seinen tiefer gehenden Schiffen ihn nicht anzugreifen wagte. Er wollte bei der Übermacht des Feindes möglichst nur an der eigenen Küste fechten, um den geringeren Tiefgang seiner Schiffe und seine Kenntnis der Küstengewässer auch taktisch ausnutzen und die im Gefecht beschädigten Schiffe leichter bergen zu können. Er ließ sich darum nicht herauslocken, brach aber zu kräftigen Offensivstößen hervor, sobald die Umstände günstig waren. Durch die Schlachten bei Schooneveld vertrieb er den Feind von den Küsten. Es blieb aber stets sein Bestreben, die Flotte zum unmittelbaren Schutz der Küste möglichst unversehrt zu erhalten. Erst als es sich gleichzeitig darum handelte, den Weg für das Einlaufen eines großen Konvois freizumachen, der für die Weiterführung des Krieges wichtig war, da war er bereit, die Flotte einzusetzen. Er vertrieb durch die Schlacht bei Texel den Feind endgültig von der See und rettete dadurch sein Vaterland, das mit England Frieden schloß und nun seine ganze Kraft dem Landkriege zuwenden konnte.

Die Strategie de Ruyters in diesem Kriege gibt uns das Bild einer ausgezeichnet geführten Defensive. Sie zeigt uns, daß richtige Defensive nichts anderes ist als Offensive mit beschränkten Mitteln, daß es nur eine Kriegsart gibt: den Angriff.

Die Streitmittel der Gegner im dritten Kriege.

Die wenigen Friedensjahre zwischen dem zweiten und dritten Kriege brachten keine wesentlichen Veränderungen in dem Material beider Gegner. Den Holländern fehlte es an Geld; größere Schlachtschiffe wurden in Holland nicht neu erbaut. England dagegen ersetzte die vielen Verluste des vorhergehenden Krieges hauptsächlich durch große Schlachtschiffe über neunzig Kanonen; dadurch wuchs Englands Überlegenheit in der schweren Artillerie noch mehr.

Im dritten Kriege trat aber bereits der Einfluß de Ruyters auf den militärischen Fortschritt der holländischen Marine klar hervor. Die holländische Artillerieausbildung zeigte sich der englischen überlegen; grobe Verstöße der Führer und Kommandanten gegen Disziplin und Taktik kamen nicht mehr vor, militärischer Geist herrschte jetzt in der holländischen Marine wie früher in der englischen. Eine wichtige Organisationsveränderung trug zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der holländischen Marine viel bei: De Ruyters Ernennung zum Leutnantadmiral-General hob seine Stellung den andern Leutnantadmiralen gegenüber. Er konnte als solcher mit Hilfe

des Prinzen von Oranien ungeeignete Kommandanten aus ihren Stellungen entfernen.

In England trat schon während des dritten Krieges ein auch für die Flotte höchst nachteiliges Nachlassen der alten Cromwellschen Ordnung und Pflichttreue ein, eine geringere Sorgfalt und Zuverlässigkeit in der Verwaltung. Günstlingswirtschaft und Parteiwesen machte sich auch beim Offizierkorps der Flotte bemerkbar. Die Disziplin ließ nach. Fälle von Eigenmächtigkeit der Unterführer und Kommandanten kamen vor, wie früher bei den Holländern. Auch der Mannschaftsersatz war schlechter geworden: Pressen war nötig gewesen und Auffüllen mit Landsoldaten, um die Flotte zu besetzen.

Der französischen Flotte fehlte die Kriegserfahrung; ihre Führer hatten keine Übung in der Flottentaktik, ein erst kürzlich zur Marine übergetretener Landoffizier führte das französische Geschwader. Hierin liegt wohl der Hauptgrund für die auffallende Führung der französischen Seestreitkräfte. Das Bündnis der Franzosen und Engländer im dritten Kriege zeigte besser als je ein Bündnis vorher die Schwächen der Bündnisse zur See.

So hatte sich im dritten Kriege manches zugunsten Hollands und zuungunsten Englands geändert. Wenn auch England im Material noch weit überlegen war, so war jetzt das holländische Personal besser.

Die Schlachten des dritten Krieges.

Die Schlacht in der Solebay.

Die Verbündeten lagen unter dem Oberbefehl des Herzogs von York in der Solebay bei auflandigem Winde dicht unter Land zu Anker. Sie waren den Holländern auch an Zahl der Schiffe überlegen. De Ruyter kam in zwei Dwarslinien heran, die erste aus Brandern und abgeteilten Schiffen gebildet. Die Verwendung der Brander gelang jedoch nicht in der beabsichtigten Weise, da die Überraschung des Gegners nicht vollkommen war. Die Verbündeten mußten in größter Eile unter Segel gehen. Dabei gingen die englische Mitte und Nachhut über Backbord-, die französische Vorhut über Steuerbord-Bug. De Ruyters Angriff war wie gewöhnlich so angesetzt, daß Geschwader auf Geschwader stieß. Der Hauptkampf entspann sich zwischen der englischen und holländischen Mitte und Nachhut, de Ruyter erklärte ihn später für den erbittertsten und hartnäckigsten seines Lebens. Im laufenden Gefecht aus nächster Nähe und bei flauem Winde trieben die Schiffe bald durcheinander; dabei beteiligte sich ein Teil der englischen Nachhut eine Zeitlang am Kampf der Mitten, als die holländische Nachhut in völlige Unordnung gekommen war. So kam de Ruyter in bedrängte Lage, bis seine Nachhut gesammelt wieder herankam. Im Verlaufe der Schlacht zwang die Nähe der Sände die kämpfenden Geschwader, über Stag zu gehen; bei auffrischendem Winde stellten beide Gegner ihre Ordnung wieder her. Der Kampf der holländischen Vorhut unter Bankert mit der französischen unter d'Estrées war nur ein Ferngefecht geblieben. Dunkelheit, beiderseitige Erschöpfung und Verluste trennte die Gegner. Die Schlacht war unentschieden. Auch die Holländer mußten zur Reparatur in die Häfen zurückkehren, der strategische Erfolg war aber auf ihrer Seite.

Bemerkenswert an dem Überfall in der Solebay ist die beabsichtigte Ver-

wendung der Brander. Die Brander wurden im allgemeinen erst eingesetzt, wenn der Gegner schon so erschüttert war, daß sie Aussicht hatten heranzukommen. Hier rechtfertigte die Absicht der Überraschung die Verwendung der Brander gleich beim Angriff. — In dem dritten Kriege sank überhaupt die Bedeutung der Brander. Das verbesserte Feuerlöschwesen machte sie weniger gefährlich, die verbesserte Manövrierfähigkeit und Schießausbildung erleichterte es den Schiffen, auszuweichen und den Angriff abzuschlagen.

Gudewill hat ziemlich überzeugend nachgewiesen, daß die Annahme, de Ruyter habe die Vorhut der Verbündeten unter d'Estrées nur durch eine sehr viel geringere Anzahl holländischer Schiffe beschäftigen lassen und so eine planmäßige Konzentration auf die gegnerische Mitte und Nachhut ausgeführt, nicht richtig ist.

D'Estrées, der Führer der Vorhut, hatte vom Herzog von York den Befehl erhalten, die englische Flotte, die näher unter Land lag, so lange zu decken, bis sie rangiert war. Er hätte dazu über Backbord-Bug gehen müssen. Warum er das nicht tat, ist nicht völlig aufgeklärt; wahrscheinlich hatte er geheime Instruktion, sich möglichst passiv zu verhalten.

Der Verlust an Schiffen war geringer als in den früheren Schlachten trotz der Hartnäckigkeit des Kampfes. Darin zeigt sich der Fortschritt des Schiffbaus, mit dem die Artillerie nicht gleichen Schritt hielt, und die bessere Ausbildung im Feuerlöschwesen.

Eine neue Ordre de bataille de Ruyters wird uns für die Schlacht bei Schooneveld überliefert. Sie hat aber allem Anschein nach auch schon für die Schlacht in der Solebay Gültigkeit gehabt. Sie zeigt uns eine gewisse Weiterbildung der Taktik. Ihre taktisch interessanten Punkte sind folgende: de Ruyter teilte seine Flotte nur noch in drei Geschwader, die Teilung der Vor- und Nachhut in je zwei Geschwader fiel fort. Jedes Geschwader teilte er in drei Divisionen. Durch die früher größere Anzahl der Unterabteilungen wurde die Leitung zu sehr zersplittert.

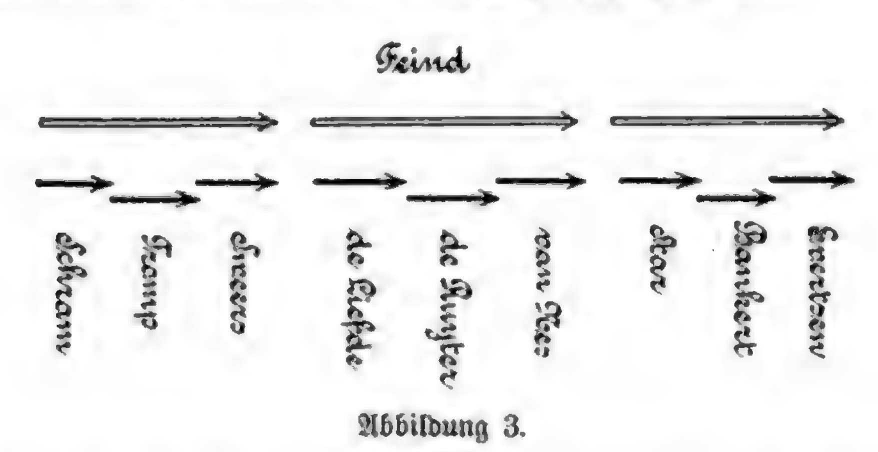


Abbildung 3.

Das Prinzip, die Mitteldivision jedes Geschwaders nach Feuerlee herauszuziehen, wurde dahin erweitert, daß dies nicht nur geschah, wenn man den Feind in Lee, sondern auch wenn man ihn zu Luward hatte. Dagegen wurde das Gros selbst nicht mehr nach Feuerlee herausgezogen, anscheinend, weil der Verband zu sehr gelockert wurde, diese Formation zu kompliziert, also nicht leicht einzuhalten war und das Gros von Lee aus auch Zeit brauchte, um an entscheidender Stelle einzugreifen.

Durch Herausziehen des Gros entstanden zu leicht gefährliche Lücken zwischen den Geschwadern.

Eine Kiellinie ließ de Ruyter in der Weise wenden, daß das Manöver geschwaderweise und von hinten begonnen wurde. Dies ist für eine große Flotte die einzige Art, wie es ohne große Unordnung möglich ist.

Die Schiffe wurden erneut darauf hingewiesen, ihre Posten in der Formation zu halten und dicht aufzuschließen. Lücken, die entstanden, sollten geschlossen werden. Die Schiffe sollten nur im äußersten Notfalle aus der Linie abhalten; falls ein Schiff abhalten mußte, sollten die Hintermänner ihm nicht folgen.

Jedes Geschwader hatte drei Fregatten und einige kleinere Fahrzeuge auf Vorposten zu schicken und deren Meldungen sofort an das Flaggschiff weiterzugeben.

Die erste Schlacht bei Schooneveld.

Die holländische Flotte lag hinter den Steen-Bänken zu Anker. Sie war den Verbündeten, wie überhaupt in allen Schlachten des Krieges seit der Verminderung der Flotte, weit unterlegen. Die angreifenden Verbündeten näherten sich in einer langen Dwarslinie mit vorgezogenen Flügeln; das Geschwader d'Estrées stand in der Mitte, wodurch ihm ein Ausweichen erschwert wurde; vor der Front war eine Anzahl leichterer Schiffe aufgestellt, die Brander und Fahrzeuge zum Loten mit sich führten. Der Angriff ähnelte überhaupt sehr dem holländischen Angriff in der Solebay. In diesem Falle war aber die Aufstellung der Brander vor der Front unrichtig. De Ruyter wartete den feindlichen Angriff nicht ab, sondern ging sofort selbst zum Angriff über, der mit großer Schnelligkeit und in tadelloser Ordnung erfolgte. Die Verbündeten waren durch diesen unerwarteten Gegenangriff überrascht. Die vor der Front aufgestellten Schiffe flüchteten zu ihren Geschwadern und brachten diese für eine Zeitlang in Unordnung. Zwischen beiden Flotten entwickelte sich ein laufendes Gefecht. Im Verlaufe der Schlacht ließ de Ruyter wenden, veranlaßt durch die Nähe der Sände; auch wohl, um den Kampf in der Nähe der Küste zu halten und gegen die feindliche Queue aufzukreuzen. Dadurch ging die Ordnung der Flotte verloren. Tromp wendete nicht mit, weil er den Befehl hierzu nicht rechtzeitig erhalten hatte. Die Schlacht löste sich nun in drei Gefechte auf. De Ruyter mit der Mitte und Bankert mit der Vorhut brachen sofort nach der Wendung in die gegnerischen Geschwader ein. Das Geschwader Bankerts kam dabei in eine bedrängte Lage. De Ruyter schnitt einen Teil des französischen Geschwaders ab und zersprengte diesen vollkommen. Er nutzte aber diesen Erfolg nicht aus, sondern kam Bankert zur Hilfe und stellte die Ordnung wieder her. Es wäre jetzt den Holländern leicht gewesen, die abgeschnittene französische Division zu vernichten, wie die Franzosen selbst übereinstimmend zugaben. De Ruyter nutzte aber auch hier die günstige Gefechtslage nicht aus, sondern eilte Tromp zur Hilfe, den er in hartem Kampfe mit einem überlegenen Gegner wußte. Nach der Vereinigung mit Tromp entwickelte sich wieder ein laufendes Gefecht auf die Küste zu. Die Verbündeten behielten die Luvstellung, führten aber den Kampf nur noch auf größerer Entfernung. De Ruyter brach die Schlacht ab, als er gegen Abend wieder in die Nähe seines Ankerplatzes kam. Die Schlacht war unentschieden; der strategische Erfolg war auf seiten der Holländer.

Die Schlacht ist ein Musterbeispiel richtiger Schlachtendefensive. Sie bietet höchst interessante Momente, die bei Mahan und Laird Clowes nur angedeutet, nicht näher ausgeführt sind. Sie ist eine der größten Leistungen de Ruyters und zeigt uns klar den hohen Stand der Ausbildung seiner Flotte.

Gudewill sagt über die Schlacht: „Die Schlacht von Schooneveld ist dadurch interessant, daß hier de Ruyter, ebenso wie in der Viertageschlacht, seine ganze Meisterschaft als Führer entfalten konnte. Der frische Wind gab ihm volle Manövrierfähigkeit, die ihm bei Northforeland und in der Southwoldbai gefehlt hatte. Er nutzte sie aus zu rücksichtsloser Offensive und zögerte nicht, zu diesem Zweck seine Formation aufzulösen. . . . Auch von Engländern und Franzosen wurde bewundernd zugegeben, daß es ihnen nicht möglich war, de Ruyter in seinen Bewegungen zu hindern. . . . Bewundern müssen wir auch die Leistungsfähigkeit der Flotte, die ihrem Führer zu folgen verstand. Sie hatte einen hohen Grad der Ausbildung erreicht. Militärischer Geist und willenloses Vertrauen in den Führer beseelten sie. . . . Das Bild, daß eine in der Melee mit einem weit überlegenen Gegner aufgelöste Flotte sich ohne Verlust eines Schiffes in tadelloser Ordnung aus derselben herauszieht und noch stundenlang den Kampf in derselben Ordnung fortsetzt, das zeigt uns nur de Ruyter."

Hinzuzufügen ist noch, daß de Ruyter den großen Wert, den er auf das Zusammenhalten und die gegenseitige Unterstützung legte, in dieser Schlacht dadurch deutlich zeigte, daß er zweimal eine günstige Gefechtslage unbenutzt ließ, um sich mit seinen Geschwadern zu vereinigen und seinen Unterführern zu helfen. Er sagte selbst: „Es ist besser, Freunden zu helfen, als Feinden zu schaden".

Die zweite Schlacht bei Schooneveld.

Die zweite Schlacht bei Schooneveld bietet wenige interessante Momente. De Ruyter hatte die Luvstellung und griff an, Geschwader gegen Geschwader. Um ihn von der Küste abzulocken, hielten die Verbündeten ab. De Ruyter folgte in guter Ordnung. Hierbei ist interessant, daß der holländische Admiral Sweers mit vier schnellsegelnden Schiffen vorauslief und die feindliche Vorhut festzuhalten suchte. Erst am Spätnachmittage kamen die Holländer in Schußweite. Ein laufendes Gefecht entspann sich auf großen Entfernungen. Den Versuchen de Ruyters, näher heranzukommen begegneten die Verbündeten immer durch Abhalten. Die Nacht setzte der Verfolgung durch die Holländer ein Ziel. Der strategische Erfolg der Schlacht war auf seiten der Holländer.

Die Schlacht bei Texel.

In der der Schlacht vorhergehenden Nacht war es de Ruyter gelungen, durch geschickte Benutzung der Wind- und Stromverhältnisse unter der Küste dem Gegner die Luvseite abzugewinnen. Die Holländer griffen in der gewohnten Weise an. Infolge des verschiedenen Verhaltens der Geschwaderchefs der Verbündeten entwickelten sich in dem ersten Teil der Schlacht drei auch örtlich getrennte Gefechte. Bei dem Kampf der Vorhuten gelang es dem Führer der Spitzendivision, Martel, vorzulaufen und die Holländer von Luward her zu dublieren. Bankert erkannte die Gefahr, hielt ab, durchbrach den in Lee gebliebenen Teil der französischen Vorhut und fuhr zur Unterstützung de Ruyters. Er wußte, daß die Franzosen nicht versuchen würden,

ihm zu folgen, und ließ, um die Franzosen zu beschäftigen, nur acht Schiffe zurück Die Franzosen wurden durch den Durchbruch Bankerts so sehr in Unordnung gebracht, daß ihre Teilnahme an der Schlacht damit aufhörte. Der Kampf der Nachhuten war eine volle Melee. Spragge hatte gegen den Befehl des Prinzen Rupert beigedreht, um seinen alten Gegner Tromp zu erwarten. Bei dem Kampf der Mitten kam es, da Rupert beständig auswich, nicht zu so nahen Entfernungen. Durch das Hinzukommen Bankerts wurden die Holländer überlegen. De Ruyter, der seine Schiffe gut in der Hand behielt, schnitt die Spitzendivision des Feindes ab und dublierte dann die beiden anderen. Diese litten schwer, es gelang ihnen aber, sich der gefährlichen Lage nach und nach wieder zu entziehen. Beide Flottenchefs steuerten dann nach dem Gefechtsfelde der Nachhuten, vereinigten sich mit ihnen und stellten die Ordnung wieder her, um zu neuem Kampf im laufenden Gefecht aus nächster Nähe überzugehen. Für Rupert handelte es sich jetzt darum, die schwer beschädigten Schiffe seiner Nachhut in Sicherheit zu bringen. Der erbitterte Kampf bei seinem Rückzuge dauerte bis in die Nacht hinein; dann brach de Ruyter ihn ab, getreu seiner wohl überlegten Strategie.

Der Kampf der holländischen Vorhut und Mitte mit der englischen Mitte ist das erste Beispiel einer richtig und planmäßig ausgeführten Konzentration, bei der auch ein Binden des nicht angegriffenen Teils klar zum Ausdruck kommt. Das Binden geschah hier durch die acht Schiffe unter Evertsen, die die Franzosen nur zu beschäftigen hatten. Nach englischen und französischen Quellen hat de Ruyter die Vorhut von vorneherein nur etwa zehn Schiffe stark gemacht, um die englische Mitte mit Übermacht angreifen zu können. Aber auch, wenn wir Bankert die Initiative zu diesem taktischen Verfahren zuschreiben wollen, so ist es doch die Schule de Ruyters, der das Verdienst gebührt. Die Gelegenheit zu einer weiteren Konzentration benutzte de Ruyter, als er im Kampfe gegen die englische Mitte die feindliche Spitzendivision abschnitt und die beiden andern dublierte.

Mahan sagt von de Ruyter nach der Schlacht bei Texel: „Die holländische Marine hatte damals ihre höchste Leistungsfähigkeit erreicht, und ihre größte Zierde, de Ruyter, stand auf dem Gipfel seines Ruhmes. Wenngleich schon in vorgerücktem Alter, hatten ihm seine 66 Jahre nichts von dem kriegerischen Feuer geraubt. Sein Angriff war noch ebenso ungestüm wie vor acht Jahren, sein Urteil war aber durch die Erfahrung des letzten Krieges zusehends und schnell gereift, wie die größere Klarheit seiner Pläne und sein scharfer militärischer Blick erkennen ließen.“

Vergleich der englischen und der holländischen Taktik des dritten Krieges.

Die englischen Fighting Instructions für den dritten Krieg sind vom Herzog von York herausgegeben, sie sind denen des letzten Krieges sehr ähnlich. Der zweite Artikel der im Jahre 1672 herausgegebenen Zusatzinstruktionen ist der berühmte Artikel, in dem zum ersten Male der Grundsatz niedergelegt ist, daß, während der eine Teil der feindlichen Linie abgeschnitten wird, der andere in Schach gehalten werden muß. Die Veranlassung zu dem Artikel ist höchstwahrscheinlich die Taktik Monks am letzten Tage der Viertageschlacht gewesen. Dieser Grundsatz ist zweifellos ein großes Verdienst der neuen Instruktion, und dadurch steht sie weit über allem, was wir aus der Zeit vor dem Memorandum Nelsons kennen. Das Manöver,

das dieser Artikel vorsieht, scheint aber keine Methode der Konzentration zu bedeuten, sondern lediglich darauf hinzuzielen, den Vorteil der Luvstellung zu sichern.

Die Engländer scheinen bereits im dritten Kriege zu großen Wert auf schöne Kiellinien und kunstvolle Manöver gelegt zu haben. Im Gefecht war es vornehmlich die Sorge ihrer Führer, die Ordnung möglichst tadellos zu erhalten.

De Ruyter zögerte nie, zu rücksichtsloser Offensive seine Formation aufzulösen, wenn die Gelegenheit günstig war. Dennoch legte er auch auf das Aufrechterhalten der Formation mehr Wert als im letzten Kriege. Mit der Verbesserung der taktischen und der Schießausbildung war er besser als früher imstande, sich den materiell überlegenen Engländern gegenüber im Formationskampfe zu behaupten. Er hatte erkannt, daß, wo zwei fast gleichwertige Gegner sich in der Melee gegenüberstehen, die Verluste auf beiden Seiten annähernd gleich schwer sein müssen. Seine strategische Aufgabe verbot es ihm aber, seine Flotte einzusetzen. Er mußte darum eine günstige Gelegenheit zum Einbruch in die feindliche Linie abwarten, oder sich diese Gelegenheit selbst schaffen dadurch, daß er den Gegner durch besseres Schießen oder durch besondere Manöver, um an einer Stelle mit Übermacht aufzutreten, vor der Melee so schwer wie möglich zu schädigen suchte. So tauchte in den Angriffen de Ruyters, wie auf englischer Seite in denen Monks, zum ersten Male in der Segelschiffszeit das Prinzip der Konzentration der Kraft auf.

Die Schlachten des dritten Krieges boten darum häufig das Bild, daß die Melee, die schon eingetreten war, wieder gelöst wurde, beide Gegner ihre Ordnung wiederherstellten und dann zu erneutem Kampfe in der Formation übergingen. Das Bestreben, die Flotte einheitlich zu leiten, hatte mehr und mehr Erfolg. Die Holländer waren jetzt den Engländern in der Gefechtsdisziplin überlegen. Wenn in den Schlachten getrennte Geschwaderkämpfe eintraten, so war es durchweg die Schuld der Geschwaderchefs der Verbündeten.

Die Bedeutung de Ruyters für den dritten Krieg.

Alle Fortschritte auf seiten der Holländer sind unbedingt das Verdienst de Ruyters. Sein Werk, das er während des zweiten Krieges begonnen, hatte er durch eifrige Friedensarbeit vollendet. Er hatte eine einheitliche Flotte geschaffen, er hatte sie taktisch und artilleristisch so ausgebildet, daß sie dem Gegner jetzt überlegen war; er hatte für Stärkung der Disziplin und Einbürgerung eines gesunden militärischen Geistes gesorgt. Er gebot von allen Führern dieser Zeit über die größte Erfahrung; von frühester Jugend auf als Seemann erzogen, war er lange Jahre im Kriegsdienste tätig gewesen und hatte die ganze Entwicklung der bis dahin geschaffenen Taktik in den letzten Kriegen an leitender Stelle mitgemacht. So war denn auch seine Führung der aller andern Führer überlegen. Unterstützt wurde er bei der Durchführung seiner Taktik durch seine Unterführer und Kommandanten, die in diesem Kriege seine Befehle und Absichten verstanden. Aber auch dies war sein Verdienst, die Folge seiner einheitlichen Erziehung und seines Vorbildes.

Begünstigt wurden de Ruyters Erfolge allerdings durch die Fehler der feindlichen Führer, die ungenügende Ausbildung der verbündeten Flotten, die eigentümliche Führung der französischen sowie das Sinken des inneren Wertes der englischen Flotte.

Wie für den zweiten Krieg, so müssen wir auch für den dritten die Erfolge der Holländer in erster Linie de Ruyter zuschreiben. Im Material waren die Holländer unterlegen, im Personal überlegen. Die Überlegenheit des Personals aber war de Ruyters Werk.

Die Schlacht bei Stromboli.

Von besonderem taktischen Interesse ist dann noch bei dem letzten Auftreten de Ruyters im Mittelmeer die Schlacht von Stromboli. De Ruyter war mit 18 Schiffen auf Bitten der Spanier zur Unterstützung gegen die Franzosen ins Mittelmeer geschickt worden. Er ging den Franzosen, die unter Führung du Quesnes von Toulon nach Sizilien unterwegs waren, entgegen. Die Franzosen waren den Holländern an Zahl der Schiffe gleich, an Größe der Schiffe, Zahl und Kaliber der Geschütze aber wesentlich überlegen. Die Franzosen waren in der Luvstellung und griffen mit schrägem Kurse die holländische Linie an. De Ruyter hielt mehrfach ab, um sie von neuem angreifen zu lassen, und fügte ihnen dadurch auch beträchtliche Verluste zu. Die beiden Nachhuten trennten sich im Kampfe frühzeitig von ihrem Gros; sie waren beide nicht aufgeschlossen gewesen, auch machte die holländische Nachhut das Abhalten des Gros nicht mit. Bei Beginn der Dunkelheit brach de Ruyter das Gefecht ab.

De Ruyter hatte den Gegner bereits am Tage vor der Schlacht gesichtet, griff aber nicht an, trotzdem er die Luvstellung hatte. Mahan sagt dazu: „Wie soll man sich dieses scheinbare Zögern des Mannes erklären, der drei Jahre früher die tollkühnen Angriffe bei Solebay und Texel gemacht hatte? Seine Gründe sind uns nicht überliefert worden; es ist jedoch möglich, daß die Vorteile der Leeseite von einem so überlegenden Seemann erkannt worden sind, besonders wo es sich darum handelte, mit schwächeren Streitkräften einem Feinde von feuriger Tapferkeit, aber mangelnder Seemannschaft entgegenzutreten.“

Wir können Mahan, der ganz französischen Quellen folgt, nicht Recht geben, wenn er meint, daß de Ruyter freiwillig in die Leestellung gegangen sei. Diese Annahme widerspricht seinem ganzen Charakter. Auch hat de Ruyter nach Grinnell-Milne am Tage vor der Schlacht und während der Nacht alles getan, um am nächsten Morgen die Luvstellung und damit die Wahl des Angriffs zu haben. Am Tage vor der Schlacht kam es aus mehreren Gründen nicht zum Kampfe: einmal wollte de Ruyter die Ankunft des spanischen Geschwaders abwarten, die jeden Augenblick erfolgen konnte, dann wollten die Franzosen in der Leestellung offenbar dem Kampfe ausweichen. Die beiden Flotten näherten sich daher bei flauem Winde so langsam, daß der Angriff erst am Nachmittage hätte beginnen können. Infolge Umspringens des Windes war de Ruyter am nächsten Morgen in der Leestellung. Wo er sich nun in dieser Stellung befand, hat er es mit seinen stark unterlegenen Kräften allerdings meisterhaft verstanden — und darin hat Mahan recht —, die Vorteile auszunutzen, die die Leestellung dem Schwächeren bietet. Durch sein mehrfaches Abhalten zwang er den Gegner immer wieder in die ungünstige Position des Angreifers. Mahan beurteilt aber auch die Franzosen nicht richtig, wenn er sagt, daß ihnen die Seemannschaft gefehlt hat. Hier wenigstens, unter der Führung du Quesnes,

zeigten sie eine gute seemännische, d. h. Manövrierausbildung. Sie hielten auch bei den schwierigen Angriffen gute Ordnung.

Die Schlacht ist bemerkenswert, denn sie gibt uns das erste Beispiel der Ausnutzung der defensiven Eigenschaften der Linie. Sie gibt uns teilweise ein Bild der Defensivtaktik, die die Franzosen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts den Engländern gegenüber oft mit Erfolg durchführten.

De Ruyter soll beabsichtigt haben, so hart wie möglich an den Wind zu gehen und dann durch eine schnelle und entschlossene Bewegung die feindliche Mitte zu durchschneiden. Es ist aber klar, daß bei der Position der holländischen Nachhut, die sehr spät, von ihrem Gros getrennt, ins Gefecht kam, die Möglichkeit eines solchen Manövers ausgeschlossen war. Im Gegenteil war die holländische Nachhut einige Zeit in Gefahr, von der französischen abgeschnitten zu werden.

Die Weiterentwicklung der Segelschiffstaktik nach den englisch-holländischen Kriegen.

Nach den englisch-holländischen Kriegen sank die Bedeutung der holländischen Seemacht schnell. An die Stelle Hollands trat Frankreich in den Kampf um die Vorherrschaft auf dem Meere ein. Auf die Weiterentwicklung der Segelschiffstaktik hat darum von da ab außer England nur noch Frankreich einen bedeutenden Einfluß.

Am Schlusse der englisch-holländischen Kriege siegte in England die Schule des Herzogs von York. Die Konzentration der Kraft, deren erste Anfänge in den englisch-holländischen Kriegen aufgetaucht waren, geriet als entscheidendes Mittel zur Vernichtung des Gegners anscheinend in Vergessenheit und wurde nicht weiterentwickelt. Die Taktiker bemühten sich zunächst eine andere Art der Konzentration, das Dublieren, auszubilden. Doch die Engländer mißtrauten ihm. Bei den von den Engländern bevorzugten geringen Gefechtsentfernungen ergab sich stets die Gefahr des Beschießens eigener Schiffe daraus. Bei den Franzosen blieb es in Gunst. Es paßte für die französische Taktik des Ferngefechts.

Der Vernichtungsgedanke trat in der Taktik mehr und mehr zurück. An seine Stelle trat, besonders bei den Franzosen, das Bestreben, kunstvolle Manöver auszuführen. Dies äußerte sich auch in der Verwendung der Artillerie; man setzte sie wohl ein, aber nicht bis zur Entscheidung. Der Mangel einer Feuerprobe durch die Schlacht, die starre Befolgung der Gefechtsanleitungen, das Fehlen von hervorragenden Führern und der Mangel an Initiative begünstigten die Entwicklung der Formaltaktik, ließen aber die Gefechtstaktik nicht fortschreiten. Nach Malaga dauerte es 40 Jahre, bis wieder eine Seeschlacht in größerem Stile geschlagen wurde. Der Vorwurf des Kriegsgerichts gegen Matthews, die Linie „gebrochen" zu haben, erstickte die letzten Versuche eines gesunden Fortschritts. Der schematische englische Angriff von Luv, Schiff auf Schiff, ohne Konzentration der Kraft, war die Folge. Auf ihm baute sich das französische Abwehrmanöver auf.

Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts lebte unter Rodney und Howe das Prinzip der Konzentration der Kraft wieder auf, das von Nelson als das einzige Mittel zur Vernichtung des Gegners erkannt und in genialster Weise zur Anwendung gebracht wurde. Erst im letzten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts brach sich in England

die Überzeugung Bahn, daß die formaltaktische Schulung nur das Mittel ist, an den Feind heranzukommen, nicht der Ersatz für den Willen, ihn niederzukämpfen. Alle Formen sind nur Mittel zum Zweck. Zweck bleibt immer die Vernichtung des Gegners.

Die Bedeutung der Taktik de Ruyters für die Entwicklung der Segelschiffstaktik.

Wenn wir von diesem Standpunkte aus die verschiedenen Perioden der Entwicklung der Segelschiffstaktik beurteilen, so müssen wir die Taktik der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts in gewisser Beziehung als einen Rückschritt gegen die vorhergehende Periode, die Taktik de Ruyters aber als den höchsten Stand der Taktik in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts bezeichnen.

Wenn wir die Stellung der Taktik de Ruyters festlegen wollen, so müssen wir sie zwischen die beiden englischen Schulen der englisch-holländischen Kriege stellen. De Ruyter neigte nicht zur pedantischen Befolgung formaltaktischer Grundsätze, er setzte sich aber auch nicht über alle Regeln hinweg und gab die persönliche Initiative nicht vollkommen frei. Seine Taktik war ein Kompromiß beider Schulen. Sie war eine geeignete Grundlage für eine gesunde Weiterentwicklung. In seiner genialeren, freieren Auffassung der Linientaktik liegt der Grund zu seinen Erfolgen. Er hatte die Linie als Basis seiner Evolutionen, hielt sich aber nicht für verpflichtet, sie nach Beginn des Gefechts aufrecht zu erhalten. Darin liegt eine große Ähnlichkeit seiner Taktik mit der Taktik des zu Ende gehenden 18. Jahrhunderts. Darin liegt auch die Bedeutung seiner Taktik für die Weiterentwicklung, daß Führer wie Howe, Suffren und Nelson, die den Weg zu einem gesunden Fortschritt wiederfanden, weiterbauen konnten auf dem, was mehr als ein Jahrhundert vor ihnen de Ruyter geschaffen hatte.

Ein kurzer Vergleich der Taktik de Ruyters mit derjenigen, die den Höhepunkt der Segelschiffstaktik überhaupt bezeichnet, der Nelsons, wird die Bedeutung de Ruyters in das richtige Licht stellen. Die drei großen Lehren der Taktik Nelsons von der Konzentration der Kraft auf den Teil des Gegners, der von ihm am schwersten unterstützt werden kann, von dem Zusammenarbeiten getrennter Verbände und von der richtigen Einschätzung des Gegners, wir finden sie auch schon in der Taktik de Ruyters, und wenn sie auch noch nicht klar und scharf hervortreten, so sind sie doch schon deutlich erkennbar.

Wie seine Versuche, Teile der feindlichen Linie abzuschneiden und dann mit Übermacht anzugreifen, als Anfänge von Konzentration anzusehen sind, haben wir bereits gesehen. Meist hatten sie nur den Zweck, den Gegner in Verwirrung zu bringen, „to bring the enemy into the utter confusion“. Oft waren es nur Konzentrationen, die ihm die Gelegenheit im Laufe des Gefechts an die Hand gab. Am höchsten steht seine Konzentration der Kraft in der Schlacht bei Texel gegen die englische Mitte unter Bindung der Vorhut. Sie kann aber der Konzentration Nelsons bei Trafalgar nicht gleichgestellt werden. Die Erfahrungen aus den vorhergehenden Schlachten hatten den Angriff allein auf die Engländer unter Vernachlässigung der Franzosen, das Prinzip der Konzentration der Kraft gegen den Hauptträger eines Bündnisses, zu nahe gelegt. Dann fehlte bei den Konzentrationen de Ruyters noch das große geniale Ansetzen des Angriffs der gesamten Flotte zu einem Zweck, zur Vernichtung des Gegners. Er ist über das Prinzip, zunächst einmal der feindlichen Linie die

eigene, möglichst in entsprechender Länge, Geschwader gegen Geschwader, gegenüberzustellen, bis zum Schlusse eigentlich nicht hinausgekommen. Die allgemeine Ansicht zu der Zeit ging dahin, daß, wenn Flotten gleich stark waren, jede Form von Konzentration auf einen unerschütterten Feind unangebracht sei. Die Taktiker schienen überzeugt, daß sie mit den zur Verfügung stehenden Mitteln durch eine strikte Innehaltung der Linie einen großen Vorteil in der Hand hätten gegen einen Feind, der einen Angriff mittels Konzentration versuchen sollte. Wenn es dem Feinde gelungen war, seine Linie zu formieren, so wurde es jetzt als zu gefährlich angesehen, seine Flotte zu teilen, wenn man nicht vorher eine Lücke geschaffen hatte. Von dieser Ansicht hat sich auch de Ruyter nicht frei machen können.

Wie Nelson, so schätzte auch de Ruyter seine Gegner richtig ein. Er erkannte die Überlegenheit in der Ausbildung der Engländer im zweiten Kriege und ihre Unterlegenheit im dritten Kriege und richtete seinen Angriff danach ein. Er sah vor allen Dingen das Verhalten der Franzosen bei Texel voraus und führte danach seine Konzentration aus. Auch die Anfänge eines planmäßigen Zusammenarbeitens getrennter Verbände zu einem Ziele erscheinen in dem Angriff bei Texel.

Wie Nelson, so hielt auch de Ruyter die Melee für unerläßlich zur Herbeiführung der Entscheidung. Wie Nelson zögerte auch er nicht, zu diesem Zwecke seine Formation aufzulösen. Auch er hatte das Grundprinzip der Taktik richtig erkannt.

Bei der Beurteilung der Erfolge de Ruyters müssen wir die Schwierigkeiten berücksichtigen, mit denen er zu einer Zeit, wo die Marinen erst im Entstehen waren, in seiner Flotte zu kämpfen hatte, und die materielle Überlegenheit seiner Gegner. Nelsons Gegner waren Franzosen und Spanier, deren Flotten kaum je so tief gestanden haben wie bei Trafalgar. Darum erschienen de Ruyters Erfolge äußerlich weniger glänzend als die Nelsons.

Wie de Ruyters Gestalt vor uns steht, unerreicht in allen menschlichen und soldatischen Tugenden, in jeder Beziehung das Bild eines wahrhaft großen Mannes, so müssen wir, wenn wir die besonderen Verhältnisse in Betracht ziehen, auch sein taktisches Genie anerkennen.

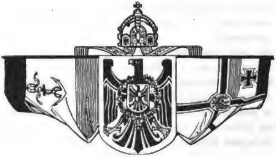
Wir können auch aus seinen Kämpfen und aus seiner Taktik lernen. Auch seine Taktik zeigt uns, daß es die Waffen sind, die in erster Linie die fundamentalen Prinzipien der Seetaktik bestimmen, und daß, so lange die entscheidenden Waffen dieselben bleiben, nicht die Prinzipien selbst, nur die Methoden, sie anzuwenden, sich ändern. Seine Erfolge im zweiten Kriege mit unterlegenem Material und Personal zeigen uns die Wichtigkeit des Führers für den Waffenerfolg. Seine Erfolge im dritten Kriege gegenüber dem überlegenen Material der Engländer beweisen von neuem, daß der Mann hinter der Kanone der Hauptfaktor zum Siege ist, daß eine überlegene Ausbildung, taktische und artilleristische, Mängel des Materials und unterlegene Zahl bis zu einem gewissen Grade ausgleichen kann. Die blutigen, oft unentschiedenen Kämpfe beider Kriege ohne Konzentration lehren uns, daß zwei an persönlichem Mut gleichwertige Gegner die Vernichtung des Gegners in der Melee, Geschwader gegen Geschwader, ohne ein besonderes Mittel nicht erreichen können, und die Erfolge der versuchten Konzentrationen in den Entscheidungsschlachten zeigen uns eben dieses Mittel in der Konzentration der Kraft.

Theoretisch ist bei gleichwertigen Gegnern eine Konzentration unmöglich. Da

es aber keine vollkommen gleichwertigen Gegner gibt und auch nicht geben kann, so ist eine Konzentration immer möglich. Sicherer als jedes andere Mittel kann die Artillerie die Gelegenheit für eine erfolgreiche Konzentration schaffen. Das Manöver, das der Konzentration dient, kann leichter durch ein Gegenmanöver unwirksam gemacht werden, als der Geschoßhagel durch einen gleichwertigen. Mit andern Worten: Eine gute formaltaktische Ausbildung ist leichter zu erreichen, als eine gute artilleristische. Wer die bessere artilleristische Ausbildung hat, hat einen gewaltigen Vorteil. Die Artillerieausbildung steht darum an erster Stelle. Wie der „Geschoßhagel“ Nelsons bei Trafalgar in erster Linie die Entscheidung brachte, so war es auch die bessere artilleristische Ausbildung der Engländer bei Northforeland und der Holländer bei Texel, die, unterstützt durch Versuche einer Konzentration, diese beiden Schlachten zu entscheidenden machte.

In einer Hinsicht besonders muß de Ruyter uns vorbildlich sein: der offensive Geist, der Wille anzugreifen und zu vernichten, verließ ihn nie. Sein kriegerischer Geist ließ ihn stets die Nachteile des Angriffs in den Kauf nehmen. Er hatte das Grundprinzip der Taktik richtig erkannt: „Line or no line, signals or no signals, the destruction of the enemy is to be made the chiefest care.“

Lassen.



Digitized by Google

Die japanische Volkswirtschaft nach dem Russischen Kriege.

Von Karl Rathgen.

Haben unter den Ursachen des Russisch-japanischen Krieges die wirtschaftlichen einen Hauptanteil gehabt, so kommt auch unter den Folgen des Krieges den wirtschaftlichen eine Bedeutung zu, die hinter derjenigen der militärischen und politischen nicht zurücksteht. Es handelt sich für uns zunächst darum, daß Japans Zahlungsfähigkeit für den europäischen Geldmarkt wichtig ist, weil es eine auswärtige Staatsschuld von erheblichem Umfang auf sich genommen hat.

Erst mit der Einführung der Goldwährung hatte man es wagen können, in nennenswertem Maße den europäisch-amerikanischen Geldmarkt in Anspruch zu nehmen. Immerhin belief sich die Verschuldung an das Ausland vor dem großen Kriege auf höchstens 190 Millionen Yen,*) da von der 4prozentigen Londoner Anleihe von 1899 ein ziemlicher Teil in japanischen Händen geblieben war (allein im Besitz der Japanischen Bank fast 2 Millionen £). Während und infolge des Krieges sind aber bisher Anleihen im Nominalbetrage von 107 Millionen £ = 1045 Millionen Yen im Auslande aufgenommen. Es sind außerdem an Titeln älterer Anleihen und der inneren Kriegsschuld Beträge im Auslande verkauft, die mit 100 Millionen Yen vermutlich nicht überschätzt sind. So ist eine auswärtige Staatsschuld von etwa 1335 Millionen Yen entstanden, die sich noch um etwa 30 Millionen erhöhen wird, wenn die Ersetzung der 22 Millionen £ 6prozentiger Anleihe von 1904 durch 25 Millionen £ 4prozentiger Anleihe gelungen sein wird. Die jährlichen Zinszahlungen an das Ausland werden dann nicht viel hinter 60 Millionen Yen zurückbleiben, während sie gegenwärtig zwischen 61 und 62 Millionen betragen müssen. Dem stehen nur die Zinsen der nicht sehr großen an Korea geliehenen Summen als Forderungen an das Ausland gegenüber. Damit ist aber die Verschuldung Japans an das Ausland nicht erschöpft. Es kommen noch hinzu Kommunalanleihen (bisher 22,4 Millionen), 7,5 Millionen Aktien der halbstaatlichen Gewerbebank und die Obligationsanleihen japanischer Eisenbahngesellschaften, die mit der Verstaatlichung zu Staatsschulden werden.**) Vor allem aber werden in rasch wachsendem Maße ausländische Kapitalsanlagen in Japan gemacht, für welche Zinsen und Dividenden ins Ausland zu zahlen sind. Aber auch abgesehen von diesen würde der europäisch-amerikanische Geldmarkt mit mehr als 130 Millionen Mark jährlicher Zinszahlungen von einem Kapital von gegen 3 Milliarden Mark aus Japan zu rechnen haben. Dabei scheidet, wie es scheint, der amerikanische Geldmarkt mehr und mehr aus, der die japanischen Schuldtitel nach Europa abschiebt.

Aber weit über das Interesse des europäischen Geldmarktes hinaus geht die Bedeutung der wirtschaftlichen Lage Japans. Denn am letzten Ende beruht dessen

*) 1 Yen = 2,0925 Mark. Im Folgenden alle Angaben in Yen, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes angegeben ist.

**) Bei der Kansai-Bahn 2 Millionen £, der Hokkaido-Kohlenbahn 1 Million £, also zusammen 29,3 Millionen Yen. Wie groß die durch die Japanese & British Financial Corporation vermittelten Anleihen der Kyushu- und Sanyo-Bahnen sind, weiß ich nicht.

ganze politische und militärische Stellung auf seiner Finanzlage, und diese wiederum ist die Folge der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Opferbereitschaft des japanischen Volkes.

Trotz der Schwierigkeit, sich darüber zu orientieren, ohne an Ort und Stelle zu sein, mag daher der Versuch gerechtfertigt erscheinen, aus dem vorhandenen Material die wesentlichen Ergebnisse herauszuziehen, so unvollkommen ein solcher Versuch ausfallen mag.*)

I.

Der Ausgangspunkt für die Betrachtung ist der Krieg. Die für dessen Führung erforderlichen Mittel überstiegen alsbald alle Anforderungen, die bisher jemals an die japanische Finanzverwaltung herangetreten waren. Der Krieg mit China 1894/95 hatte 235 Millionen Yen gekostet, und davon konnte man mehr als ein Drittel aus der chinesischen Kriegsentschädigung decken. Die ordentlichen Staatseinnahmen betrugen vor dem Kriege mit Rußland jährlich etwas über 220 Millionen Yen, die ordentlichen Ausgaben etwa 170 Millionen. Heer und Marine erforderten einen ordentlichen Jahresaufwand von 60 Millionen. Jetzt wurden Ausgaben nötig, die bald monatlich die gleiche Summe betrugen. Die täglichen Kriegsausgaben für Heer und Marine beliefen sich schon im April und Mai 1904 auf fast 1 Million und bewegten sich vom August 1904 bis Oktober 1905 zwischen $1^1/_2$ und $2^3/_4$ Millionen. Erst im Januar 1906 ging die durchschnittliche Tagesausgabe wieder unter 1 Million. Im ganzen sind bis zum 31. März 1906 für die Armee 1096 Millionen, für die Marine 228 Millionen Yen angewiesen. Dazu kommen noch 159 Millionen Kriegsausgaben, die bei anderen Verwaltungszweigen angewiesen waren, zusammen also bis zum 31. März 1906 1483 Millionen. Da das laufende Finanzjahr noch weitere erhebliche durch den Krieg veranlaßte Ausgaben mit sich bringen mußte, so sind im ganzen 1982 Millionen bewilligt worden, fast das Neunfache der ganzen vor dem Kriege vorhandenen jährlichen ordentlichen Staatseinnahme.

Eine kleine Abschwächung erfahren jene Summen dadurch, daß erhebliche Beträge für den Unterhalt von Heer und Marine im regelmäßigen Etat wegfielen (Ausgabe 1904/05 17,2 Millionen statt 60,9 Millionen im Vorjahr), während die

*) In Betracht kommen als Unterlage wesentlich:

„Finanzielles und wirtschaftliches Jahrbuch für Japan." Herausgegeben vom Kaiserlichen Finanzministerium. 4. bis 6. Jahrgang. 1904/06.

„Résumé Statistique de l'Empire du Japon." 20. année. 1906.

„Report on the War Finance." Department of Finance. 1906.

„Annual Return of the foreign Trade of the Empire of Japan."

Zahlreiche amtliche Zusammenstellungen der Steuergesetze, Monopoleinrichtungen usw.

Die Jahresberichte der Nihon Ginko (Japanischen Bank) und der Shokin Ginko (Specie-Bank).

„Nachrichten für Handel und Industrie."

„China. Imper. Maritime Customs." Returns of Trade. 1904 and 1905.

Von der ostasiatischen Presse stand mir namentlich die „Japan Times" zur Verfügung.

Für die Beurteilung der wirtschaftlichen Entwicklung Japans vor dem Kriege darf ich mich auf meine Schrift beziehen: „Die Japaner und ihre wirtschaftliche Entwicklung", Leipzig 1905.

Ausgabeersparnisse bei anderen Verwaltungszweigen durch andere Mehrausgaben ausgeglichen wurden.

Im ganzen sind für den Kriegsaufwand folgende Deckungsmittel bewilligt:

Anleihen	1555,9	Millionen Yen,
Überweisungen aus dem ordentlichen Etat, verkauftes Material usw.	144,5	„ „
Steuererhöhungen	212,9	„ „
Staatliche Fonds	67	„ „
Freiwillige Beiträge	1,5	„ „
Verschiedenes	0,5	„ „

Daß der Löwenanteil auf die Kreditmittel entfallen mußte, war von vornherein klar. Während des Krieges sind im Inlande in der Form verzinslicher, 5 bis 7 Jahre laufender Schatzscheine in fünf Ausgaben 280 Millionen 5prozentige und 200 Millionen 6prozentige Anleihe ausgegeben. Im Auslande sind kontrahiert 22 Millionen £ 6prozentige und 60 Millionen £ $4^1/_2$prozentige Anleihen, gleich zusammen rund 800 Millionen Yen. Nach Beendigung des Krieges sind ferner im November 1905 25 Millionen £ 4prozentige Anleihe ausgegeben (zum Kurse von 90), deren Erlös dazu gedient hat, die 200 Millionen 6prozentige innere Anleihe zurückzuzahlen, von der ein erheblicher Teil sich im Auslande befand. Die Ausgabe weiterer 25 Millionen £, um mit dem Erlös die 6prozentige äußere Schuld zurückzuzahlen, ist wegen der Geldknappheit des europäischen Marktes zunächst noch verschoben. Dagegen wurde im März 1906 eine innere 5prozentige Anleihe von 200 Millionen Yen zum Kurse von 95 aufgelegt, bei welcher innere 6prozentige in Tausch genommen wurden. Von Ausländern sollen, obgleich die Anleihe einkommensteuerfrei ist, nur 5,5 Millionen gezeichnet sein. Die Wirkung der beiden letzten Anleiheoperationen ist also, daß der Bestand der inneren Anleihen unverändert geblieben, die äußere Schuld um 244 Millionen erhöht, die Zinsenlast aber nur um 7 763 000 Yen vermehrt ist. Effektiv sind dem Fiskus zugeflossen 190 bis 195 Millionen. Die ganze Kriegsschuld beläuft sich damit auf 1524 Millionen Yen und wird, wenn die geplante Ausgabe der 4prozentigen zum Ersatz der Londoner 6prozentigen Anleihen durchgeführt ist, 1553 Millionen betragen, während die ganze japanische Staatsschuld am 31. März 1896 erst 372, 1904 gut 561 Millionen Yen betrug.

Die Einwirkung des Krieges auf die Staatsschuld ist aber mit diesen Staatsanleihen nicht erschöpft. Als Dotationen an die siegreichen Heerführer und Versorgung der Invaliden und Veteranen wurden Zuwendungen in Form verzinslicher Staatsschuldscheine im Gesamtbetrage von 150 Millionen Yen verteilt. Damit übrigens diese Scheine nicht in zahlreichen kleinen Beträgen sofort auf den Markt geworfen werden und diesen desorganisieren, sollen sie für die Empfänger von der Staats-Depositenkasse verwaltet werden.

Mit dem Kriege hängt auch die Erwerbung der Eisenbahn von Fusan nach Söul zusammen. Die Aktionäre erhalten den Betrag ihrer Aktien in Staatsschuldscheinen. Nach Abzug der vom Staat zur weiteren Vollendung gemachten Vorschüsse sollen das etwa 20 Millionen Yen und nach Einrechnung der Obligationen 30 Millionen sein. Die ganze durch den Krieg veranlaßte Staatsschuld würde dann 1735 Millionen betragen.

Diesem Passivum stehen nun gewisse Aktiva gegenüber. Es soll nicht auf die erhöhte Weltstellung Japans hingewiesen werden, obgleich auch solche Imponderabilien ihre zahlenmäßig faßbaren Konsequenzen haben. Es ist doch kein Kleines, daß die letzte auswärtige Anleihe zu etwas günstigeren Bedingungen untergebracht ist, als die Londoner Anleihe von 1899, die der nur minimal verschuldete Staat kaum unterbringen konnte.

In den Kriegsaufwendungen stecken mancherlei Aufwendungen bleibenden Charakters. So ergeben sich schon aus dem summarischen Finanzbericht folgende Ausgaben:

Vollendung der Bahn nach dem Kriegshafen Maizuru	1,40	Millionen Yen,
Vollendung der Bahn von Fusan nach Söul . . .	3,78	" "
Verbesserung von Verkehrsmitteln	9,96	" "
Ausgabe für das Stahlwerk	3,66	" "
Errichtung einer Brikettfabrik	1,07	" "
Einrichtung des Tabakmonopols	15,90	" "
Einrichtung des Salzmonopols	9,41	" "

Dazu kommt der Bau der Eisenbahn von Söul nordwärts bis Wiju und von da nach Mukden, die Wiederherstellung der eroberten Bahnstrecken in der Mandschurei, die Wiedereinrichtung des Hafens von Tairen (Dalnij). Es kommt in Betracht der von den Russen abgetretene Eisenbahn- und Bergwerksbesitz, der vom Staat in die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft (s. u.) für 100 Millionen Yen Aktien eingebracht ist. Endlich ist hinzuweisen auf die von Rußland zu zahlende Entschädigung für den Unterhalt der Gefangenen. Nach Zeitungsnotizen soll man sich geeinigt haben auf 50 Millionen Yen, wogegen Rußland 7 Millionen erhielt. Von der Zahlung der 43 Millionen verlautet aber einstweilen nichts.

Um das Bild der Staatsschuld vollständig zu machen, ist endlich noch zu bemerken, daß vom 1. April 1904 bis zum 31. März 1906 hinzukam als Entschädigung für die Tabakfabrikanten (bei Einführung des Monopols) 12,3 Millionen 5prozentige Schatzscheine, rückzahlbar 1910, und für gut 13 Millionen Titel der Anleihen für öffentliche Arbeiten (namentlich für Formosa). Dagegen ist im Frühjahr 1906 bestimmungsgemäß der Rest der 1877 ausgegebenen Titel zur Ablösung der alten Renten mit 16,6 Millionen heimgezahlt, so daß die Staatsschuld außer der neuen Kriegsschuld sich jetzt auf etwa 570 Millionen beläuft, wovon mehr als 200 Millionen sich in ausländischen Händen befinden. Die ganze Staatsschuld ist mithin nicht weit von 2100 Millionen entfernt. Dagegen betrugen die Kommunalanleihen Ende 1905 nur 62,6 Millionen, wovon nur 4,65 Millionen im Auslande. Dazu ist seitdem aber ein größerer Betrag hinzugekommen (Tokio 1,5 Millionen £, Yokohama 317000 £, zusammen 17,7 Millionen Yen), und weitere Summen werden rasch folgen.

Neben der Aufnahme von Anleihen trat die Erhöhung der Steuern,*) die mit einer Energie ohnegleichen in demselben Maße erfolgte, wie die Schuldverpflichtungen des Staates wuchsen. Schon das erste Kriegsbudget vom Frühjahr 1904 brachte eine verhältnismäßig nicht sehr starke Erhöhung der Grundsteuer, starke Erhöhung der

*) Nähere Angaben über die Kriegssteuern in meinen Aufsätzen in der „Nation" vom 5. November 1904 und 2. September 1905.

Einkommen- und Gewerbesteuer, eine Heraufsetzung der Verkehrs-, Verbrauchssteuern und Zölle, die nur für Zucker erheblich war, die Umwandlung des Rohtabakmonopols in ein vollständiges Fabrikats- und Handelsmonopol, neue Steuern auf Verbrauch von Wollstoffen und von Petroleum. Noch schärfer wurde im zweiten Kriegsbudget zugegriffen. Die direkten Steuern wurden abermals stark gesteigert, jetzt auch die indirekten Abgaben mehr herangezogen, namentlich durch Ausdehnung der Gewebesteuer auf alle Stoffe, durch Neuauflegung einer Fahrkartensteuer, des Salzmonopols, einen Zoll auf Reis usw., wofür allerdings die Petroleumsteuer wegfiel. Die Stempel wurden stark heraufgesetzt, mit einer Erbschaftssteuer etwas ganz Neues geschaffen.

Die Einnahme des japanischen Staates aus Steuern aller Art hatte vor dem Kriege betragen 1902/03: 177,5 Millionen, 1903/04: 175,5 Millionen.*) Das Jahr 1904 hätte eine Ermäßigung der Grundsteuer um 10 Millionen bringen sollen. Statt dessen sind 1904/05 239,8 Millionen an Steuern eingegangen, wovon die Kriegszuschläge 59,1 Millionen brachten (statt veranschlagter 62,2 Millionen). Im Finanzjahr 1905/06 aber brachten die Zuschläge 154,1 Millionen (statt veranschlagter 150,7 Millionen), das sind mehr als 85 Prozent der früheren Steuern. Selbst wenn, wie wir annehmen dürfen, die Kommunalsteuern um etwa 30 Millionen herabgesetzt sind, so ist die gesamte Steuerlast in Staat und kommunalen Körperschaften doch von etwa 280 auf etwa 410 Millionen gestiegen, um mehr als 46 Prozent!

Die dritte Quelle, aus welcher die Deckungsmittel für den Krieg fließen sollten, waren die staatlichen Spezialfonds. In Betracht kommen hier die aus dem Erlös der chinesischen Kriegsentschädigung begründeten Fonds für Ersatz der Flotte (30 Millionen), für Notstandsunterstützung (10 Millionen), für Schulzwecke (10 Millionen). Da diese Fonds zum Teil in japanischen Staatspapieren angelegt waren, hat zu den Sorgen um die Unterbringung der Staatsanleihen auch die um die Verwertung dieser Papiere gehört. Außer diesen Fonds müssen auch andere Kassenbestände, insbesondere vermutlich die der staatlichen Depositenkasse, mit verwendet sein. Es sollten aus dieser Quelle 67 Millionen fließen. Es sind nach der Abrechnung 69,3 Millionen gewesen. Genaueres über diese Dinge zu erfahren, war nicht möglich. Freiwillige Beiträge haben 2,3 Millionen gebracht.

So energisch die Maßregeln waren, welche die japanische Finanzverwaltung ergriff, um den ungeheuren Geldanforderungen des Krieges zu genügen, so war es doch unvermeidlich, daß die permanenten Deckungsmittel nicht so rasch zuflossen, wie der Bedarfs wuchs, so daß man zu temporären Hilfsmitteln in erheblichem Umfange greifen mußte, um über die Not des Augenblicks hinwegzukommen. Der Bericht über die Kriegsfinanzen gibt mit anerkennenswerter Offenheit Aufschluß über diese Dinge. Trotz der inneren Februaranleihe hatten Ende Mai 1904 die Kriegsausgaben die zu ihrer Deckung bestimmten Mittel schon um 79 Millionen hinter sich gelassen. Die innere und äußere Maianleihe besserte das für die nächsten 3 Monate. Aber von August bis November wuchs das Manko und betrug Ende Dezember fast 173 Millionen. Dann machte sich die auswärtige Novemberanleihe geltend, aber März und

*) Gegen den Voranschlag trat bei den Getränkesteuern ein Ausfall von 13,7 Millionen ein, da infolge der schlechten Reisernte von 1902 die Sakebrauerei zurückging.

April 1905 brachten es über 180 Millionen. Eine wesentliche Besserung der Kassenlage brachten die auswärtige Märzanleihe von 1905 und die inneren 6prozentigen Anleihen vom Februar und April, an denen sich auch ausländische Zeichner in großem Umfange beteiligten. Ende Juni war das Manko nur noch 55 Millionen, Ende Juli nur 19 Millionen, und nach der Ausgabe der auswärtigen Julianleihe und nach dem Friedensschlusse wuchs der Kriegsfonds über den augenblicklichen Bedarf so weit hinaus, daß die verfügbaren Fonds Ende Januar 1906 158 Millionen, Ende März 131 Millionen betrugen.

Tatsächlich hörte jedoch der Gebrauch der temporären Hilfsmittel mit dem Juni 1905 nicht auf, da von dem Erlös der Juli- und Novemberanleihen von 1905 (502 Millionen) 365 Millionen als Goldfonds in London zurückgehalten und dem Kriegsfonds nicht zugeführt wurden.

Als solche temporären Hilfsmittel des Kriegsfonds dienten in erster Linie natürlich die Staatskassenbestände. Erst vom Februar 1906 an gab man kurzfristige Schatzwechsel aus, die bei der Japanischen Bank oder durch ihre Vermittlung diskontiert und beim Verfall nach Bedarf erneuert wurden.*) Bis Ende Februar 1906 war ihr Betrag auf 110 Millionen angewachsen und ist seitdem langsam vermindert worden.

Ist hier die Japanische Bank schon in ihrer großen Bedeutung für die Staatsfinanzen zu erkennen, so war sie noch wichtiger von Anfang des Krieges an durch die direkten Vorschüsse, welche sie dem Staat gewährte, wovon auch die Wochenausweise der Bank klare Auskunft geben. Schon Ende Dezember 1907 hatte die Bank 7 Millionen vorgeschossen. Dann stieg die Verschuldung des Staates an die Bank und fiel entsprechend den aus den Anleihen verfügbaren Mitteln. Nachdem sie Ende Dezember 1904 92 Millionen erreicht hatte, war sie im Juli und August 1905 ganz verschwunden, stieg im Herbst wieder bis 65,5 Millionen (2. Dezember), ging bald auf 34 Millionen zurück (auswärtige Novemberanleihe), um bis Ende März 1906 nochmals zu steigen auf 112,5 Millionen. Dann sank sie offenbar unter dem Einfluß der letzten inneren Anleihe, um vom 30. Juni an ganz zu verschwinden.**)

Der dritte Weg, temporär Mittel für den Kriegsbedarf aufzubringen, war die Ausgabe von „Kriegsnoten" auf dem Kriegsschauplatz. Hierüber ist bisher in Europa sehr wenig bekannt geworden.***)

Die japanische Heeresverwaltung hat in Korea und der Mandschurei für ihre Zahlungen sich zum Teil japanischer Banknoten bedient. Zum mindesten für die Zahlungen an die einheimische Bevölkerung war das jedoch unzweckmäßig, da für

---

*) Die Japanische Bank hat nach ihren Jahresberichten im Laufe des Jahres 1904 53 800 000 Yen, 1905 258 940 000 Yen Schatzwechsel diskontiert.

**) Nach ihren Jahresberichten hat die Japanische Bank im Verkehr mit dem Staate

	geliehen:	zurückerhalten:
1904	249 Millionen Yen,	175,5 Millionen Yen,
1905	244 „ „	290,5 „ „

***) Vgl. darüber außer „Report on War Finance", S. 21 ff. auch die sehr bemerkenswerte Rede des Finanzministers Sakatani vom 17. Oktober 1906 und die Bemerkungen im chinesischen „Report on Trade", 1905, S. XVIII.

größere Zahlungen, insbesondere in der Mandschurei, nur Silber üblich ist. Dessen Verwendung zu den großen notwendig werdenden Zahlungen wäre aber höchst unbequem gewesen. Durch die Ausgabe von in Silber einlöslichen Noten erreichte man den doppelten Zweck, ein bequemes Umlaufsmittel und gleichzeitig ein Kreditmittel zu schaffen, da zur Deckung der umlaufenden Noten ein verhältnismäßig geringer Barfonds ausreichte. Die Noten wurden in kleinen Appoints von 5 Yen bis zu 10 Sen herunter ausgegeben. In der Mandschurei wurden bald die Kriegsnoten auch zu den Sold- und anderen Zahlungen im japanischen Heere verwendet. Anfangs ergaben sich mancherlei Schwierigkeiten. Die Einlösungsstellen folgten den Truppen nicht schnell genug, so daß an einzelnen Orten eine übergroße Menge im Umlauf war. Während die von den Russen ausgegebenen Rubelnoten in die Heimat zurückfließen konnten, war das bei den japanischen Kriegsnoten nicht der Fall. Die Spekulation bemächtigte sich der Noten, und gelegentlich entstand ein Disagio auf die Noten bis zu 20 Prozent. In Korea verstand die Bevölkerung das Wesen solcher Noten überhaupt nicht, während das in der Mandschurei keine Schwierigkeiten machte, da man dort chinesische Banknoten, die Silbernoten der Russisch-chinesischen Bank und russische Rubelnoten wohl kannte.

Um den Kurs der Kriegsnoten zu schützen, traf die japanische Finanzverwaltung eine Anzahl von Maßregeln, welche im Zusammenhang mit dem wachsenden Vertrauen auf den japanischen Erfolg sich gut bewährten. Die Noten wurden nicht nur auf dem Kriegsschauplatz, sondern auch an bestimmten Stellen in Japan eingelöst. Sie wurden in Zahlung nicht bloß bei den japanischen Feldpostkassen usw. genommen, auch für Postanweisungen, sondern auch bei den Zoll-, Eisenbahn- und Telegraphenkassen usw. der Chinesen. Bei den Zweiganstalten der Specie-Bank und der „Ersten Bank“ in Niutschwang, Dalnij, Mukden, Tientsin, Tschifu und Antung konnten mit den Noten Wechsel auf Japan, Schanghai, Tientsin und Tschifu gekauft werden.

Der Umlauf von Kriegsnoten wurde erst erheblich nach dem Einrücken der japanischen Armee in die Mandschurei. Ende Juni 1904 waren es erst 8,6 Millionen, Ende Juli 18,2 Millionen, Ende September 49,6 Millionen Yen. Vom Oktober 1904 bis Februar 1905 bewegten sie sich um 60 Millionen, um dann weiter zu steigen, bis es Ende Juli 96,2 Millionen waren. Nach dem Friedensschluß, als der Zahlungsbedarf der japanischen Kriegsverwaltung geringer wurde, sank der Umlauf erst langsam (Ende Dezember 1905: 71,2 Millionen), um dann 1906 rasch abzunehmen. Als es am 1. August nur noch 15,25 Millionen waren, wurde die Einlösung des Restes der Specie-Bank übertragen, deren Silbernoten jetzt allmählich an seine Stelle treten.

II.

Die Kriegssteuern waren vom japanischen Reichstage bewilligt bis zum Schlusse des auf den Friedensschluß folgenden Kalenderjahres. Am 31. Dezember 1906 wäre also ihre Erhebung einzustellen gewesen. Bei dem außerordentlich gewachsenen Staatsbedarf konnte davon keine Rede sein. Ein endgültiger Finanzplan konnte der Beratung des Budgets für 1906/07 auch noch nicht zugrunde gelegt werden. So beschloß die Regierung, vom Reichstage die Zustimmung dazu zu fordern, daß die Kriegs-

steuern bis auf weiteres forterhoben würden. Daß im Januar 1906 an Stelle des Ministeriums Katsura das Ministerium Saionji trat, machte für die hier in Betracht kommenden Verhältnisse keinen Unterschied. Im Kriegsministerium trat überhaupt kein Wechsel ein. Der Marine- und der Finanzminister wurden durch ihre bisherigen Vizeminister ersetzt. So wurden die Pläne der bisherigen Regierung unverändert fortgeführt und von den neuen Leitern der Politik im Reichstage durchgesetzt. Ein im Oberhause gestellter Antrag, die Kriegssteuern nur bis zum 31. März 1908 zu bewilligen, wurde abgelehnt, von der Regierung aber erklärt, daß eine besondere Kommission berufen werden solle, um die endgültige Neuordnung des Steuerwesens vorzubereiten. Den dafür nötigen Kredit (50 000 Yen) lehnte freilich das Oberhaus ab. Aber als Ersatz dafür ist ein nur aus höheren Beamten bestehendes Komitee zur Untersuchung des Steuerwesens eingesetzt.

An den bestehenden Steuern wurde wenig geändert. Bei der Soya-Steuer trat eine kleine Verschiebung ein. Mit Gebäuden überbauter Grund und Boden soll zur Grundsteuer neu eingeschätzt werden, da die jetzigen Katasterwerte gänzlich veraltet sind. Vor allem ist ein neuer Zolltarif, der an die Stelle des bisherigen Tarifs samt dessen Kriegszuschlägen tritt, durch Gesetz vom 30. März 1906 veröffentlicht und am 1. Oktober 1906 in Kraft getreten. Er soll eine Mehreinnahme von etwa 2 Millionen bringen und wird unten näher besprochen werden.

Kommt in der Forterhebung der Kriegssteuern der energische Wille zum Ausdruck, die Finanzen in Ordnung zu halten, so findet das einen noch stärkeren Ausdruck in der Errichtung eines Schuldentilgungsfonds, der die Mittel zur Abtragung der großen Kriegsschuld sicherstellen soll. Diesem Fonds sollen jährlich mindestens 110 Millionen Yen für den Dienst der, wie oben gezeigt, 1700 Millionen übersteigenden Kriegsschuld überwiesen und zur Verzinsung und Tilgung verwendet werden. Die Tilgung soll so in 30 Jahren durchgeführt sein. Im Budget 1906/07 ist im ganzen eine Ausgabe von 146 Millionen Yen für den Dienst der Staatsschuld vorgesehen. In diesem Fonds, dessen Einnahme und Ausgabe vom Budget getrennt verrechnet und welcher von der Japanischen Bank verwaltet werden soll, erhält die Regierung ein gewichtiges Mittel, den Markt ihrer Schuldverschreibungen zu beeinflussen.

Neben diesen großen, für die Staatsschuld nötigen Summen stehen weitere erhebliche Aufwendungen, welche die direkte Folge des Krieges sind. In der Mandschurei und in Korea blieben je 2 neugebildete Divisionen der Armee. Davon soll jetzt je eine nach Japan zurückkehren, zwei weitere sollen neu gebildet werden, so daß die Landarmee auf 19 Divisionen anwächst gegen 13 in der Zeit vor dem Kriege. Die Einführung der 2jährigen Dienstpflicht wird auch Geldopfer nach sich ziehen. Die Flotte wird einen größeren Aufwand erfordern. Das Programm „keine Vermehrung, aber Ersatz der alten Schiffe durch neue" soll bis 1914 75 Millionen Yen in Anspruch nehmen. Schon im Budget 1906/07 sind für beide Zweige im Ordinarium 79,4 Millionen vorgesehen, gegen 60 Millionen vor dem Kriege. Die neue Besitzung auf der Halbinsel Kwangtung wird einen Zuschuß zu ihrer Verwaltung brauchen,*) ebenso wie der japanisch gewordene Teil von Sachalin. Die Generalresidentur in Korea hat einen

*) Nach Zeitungsnotizen werden die Verwaltungsausgaben 5 Millionen, die Einnahmen 3 Millionen betragen, der Zuschuß mithin 2 Millionen, was etwas optimistisch sein wird.

Etat von 3 200 000 Yen. Auch der Eisenbahnbetrieb in Korea wird zunächst noch Aufwendungen nötig machen, wie überhaupt die Expansionsgebiete direkt und indirekt Opfer fordern werden. Dagegen kommt in Betracht, daß die Verwaltung von Formosa keine Staatszuschüsse mehr in Anspruch nimmt.

Das Steigen der Preise in Japan, das auch die Staatsausgaben steigern muß, ist gleichfalls in Betracht zu ziehen. Eine Erhöhung der Beamtengehälter ist unvermeidlich, hat bei der Polizei schon stattgefunden. Auch die Gemeinden sind genötigt, ihre Einnahmen zu steigern.

Nichts kann besser das Selbstvertrauen des neuen Japan charakterisieren, als daß der Staat in dieser Zeit großer unvermeidlicher Anforderungen sich neue erweiterte Aufgaben stellt. Die Errichtung neuer höherer Lehranstalten wird freilich keine so sehr großen finanziellen Opfer fordern. Die Verwendung immer weiterer Summen auf das große staatliche Stahlwerk von Wakamatsu und die Werften von Kure und Yokosuka ist schon beachtenswerter. Besonders aber sind es die Verkehrsanlagen, deren Entwicklung man sich mit Energie zuwendet.

Zu Yokohama und in Kobe sind großartige Hafenbauten in Angriff genommen, zu deren Kosten der Staat einen erheblichen Teil zuschießt. Vor allem aber ist dem Reichstag in seiner letzten Session gegen lebhaften Widerstand in beiden Kammern wie der Interessenten im Lande die Zustimmung zu einer neuen Eisenbahnpolitik abgerungen.

Bisher war diese unklar und schwankend gewesen. Die ersten kurzen Linien hatte der Staat gebaut. Dann aber waren der Bau und Betrieb vorzugsweise in die Hand privater Gesellschaften gekommen, die aber zunächst nur durch freigebige Bewilligung staatlicher Dividendengarantien dazu veranlaßt werden konnten.*) Während der Staat die große Verbindungslinie zwischen den beiden Hauptstädten baute, entstanden von 1886 an eine ganze Anzahl zumeist ganz kleiner Eisenbahnunternehmungen, deren Betrieb ebenso unwirtschaftlich ist, wie der der kurzen isolierten Eisenbahnstrecken, deren Bau der Staat seit 1896 in Angriff genommen hatte. Rentabel sind nur die großen Stammlinien, einerlei wem sie bisher gehören. Im ganzen war der Zustand unhaltbar.**)

Es scheint, als ob die Erfahrungen, die man während der Mobilmachung mit den kleinen, leistungsunfähigen Bahnen gemacht hat, den Ausschlag bei dem Entschluß der Regierung gegeben hätten, die Privateisenbahnen zu verstaatlichen. Wenn die Regierung behauptete, die Staatsbahnpolitik sei immer ihr Ziel gewesen, so wird man das nicht zu genau nehmen dürfen. Maßgebend waren doch wohl die Erfahrungen, die man gemacht hatte: die militärischen Gründe, die unzweckmäßige Zersplitterung der Verwaltungen, die Nachteile der Tarifbildung, die Hemmungen des durchgehenden Verkehrs.

*) Über die Vorgeschichte der ersten dieser garantierten Privatbahnen, der Nihon Tetsudo von Tokio nordwärts), hat im letzten Sommer Graf Okuma sehr interessante Enthüllungen gemacht (Japan Times, weekly ed. 2. 6. 1906). Danach waren die Gründe wesentlich politischer Natur. Es war, wie die Gründung der 15. Nationalbank, eine Maßregel zur Unterstützung der abgedankten Feudalherren.

**) Der Verfasser dieses Aufsatzes hat das seit langer Zeit immer wieder betont.

Der Widerspruch gegen den Plan richtete sich teils gegen das ganze Prinzip, teils gegen die Art der Durchführung. Nicht ein freihändiger Ankauf, sondern eine Expropriation des Eigentums der Gesellschaften findet statt auf Grund eines im Gesetz festgestellten Berechnungsmodus. Der Kaufpreis soll nämlich in folgender Weise berechnet werden:

a) Ein Betrag von 20mal der Summe, die man erhält, wenn man die Baukosten am Tage des Ankaufs mit dem Durchschnittsverhältnis multipliziert, in dem der Gewinn zu den Baukosten in der Zeit vom zweiten Halbjahr 1902 bis zum ersten Halbjahr 1905 steht;

b) der Betrag der wirklichen Kosten der vorhandenen Vorräte.

Dieser Kaufpreis ist in 5prozentigen Staatsschuldscheinen zum Nennwert den Gesellschaften auszuhändigen.

Daß diese den Gesellschaften auferlegte Berechnung ihrer Entschädigung nicht unbillig ist, ergibt sich am besten daraus, daß ihre Aktien nach Annahme des Gesetzes stiegen.*) Das ist auch begreiflich, wenn man bedenkt, daß der Kapitalisierungsfaktor Zwanzig gegenüber dem hohen landesüblichen Zinsfuß recht günstig ist.

Gegenüber dem Widerstand des Herrenhauses hat die Regierung ihren Vorschlag nur insofern etwas eingeengt, als sie statt der vorgeschlagenen 32 Gesellschaften nur die Linien von 17 Gesellschaften verstaatlicht. Aber die 15 ausgeschlossenen Gesellschaften sind sämtlich nur im Besitz ganz kurzer Strecken. Wenn die Regierung ferner darein willigte, daß der Termin, innerhalb dessen die Verstaatlichung vor sich gehen sollte, auf 10 Jahre verlängert wurde, so war das bedeutungslos, da die Regierung innerhalb dieser Zeit freie Hand hat und tatsächlich die Verstaatlichung der wichtigsten Linien bereits begonnen hat.

Das Verhältnis von Staats- und Privatbahnen war bisher das folgende. Es waren im Betrieb rund:

	Staatsbahnen:	Privatbahnen:
am 31. März 1892	890 km	1860 km
" " " 1902	1700 "	4755 "
" " " 1905	2350 "	5240 "

Von den letzteren wird verstaatlicht der Besitz der neun Gesellschaften, die am 31. März 1905 über 100 km im Betrieb hatten, und der von acht kleineren Gesellschaften mit zusammen 4650 km. Der Rest von 590 km verteilt sich auf 21 Gesellschaften.

Im Herbst 1906 wurde bereits der Besitz von sechs Gesellschaften in den Staatsbetrieb übernommen, darunter die zwei großen Stammlinien von Tokio nach Aomori und von Kobe nach Schimonoseki, so daß jetzt der Staat den durchgehenden Verkehr in der ganzen Länge der Hauptinsel in der Hand hat. Für das nächste Frühjahr sollen zwei weitere größere Bahnnetze an die Reihe kommen. Dann wird

*) Kurs (für je 50 Yen):	August 1905:	August 1906:
der Nihon-Eisenbahn	82,7	106,6
" Sanyo-Eisenbahn	70,5	94,2
" Kyushu-Eisenbahn	60,2	80,5

der Staat auch auf den beiden Inseln Yezo und Kyushu das Eisenbahnwesen ganz beherrschen. Unter Einrechnung der am 31. März 1905 im Bau gewesenen Linien (etwa 1230 km) hat der Staat alsdann einen eigenen Besitz von etwa 7140 km. Außerdem hat er in Formosa gegen 400 km Eisenbahn, die Bahnen in Korea mit etwa 1100 km, und von dem Aktienkapital der südmandschurischen Bahn von bisher 120 Millionen besitzt er 100 Millionen.

Dies durchgeführte Staatsbahnsystem wird der nationalen Wirtschaftspolitik stark dienstbar gemacht werden. Die erste Frucht ist ein neuer Frachttarif, dessen Sätze mit der Entfernung fallen. Beispielsweise stellt sich jetzt der allgemeine Satz auf 3,3 Pfennig für den Tonnenkilometer von Tokyo nach Osaka. Die Leistungsfähigkeit der japanischen Eisenbahnen, militärisch wie wirtschaftlich, ist freilich stark beeinträchtigt durch die Schmalheit der Spur von 1 m. Deren Erweiterung auf die europäische Normalspur, die für die Mandschurei angenommen worden ist, wird von Zeit zu Zeit erörtert. Aber man scheut begreiflicherweise die Ausgabe, die bei der bergigen Natur des Landes sehr groß sein müßte.

Handelt es sich doch ohnehin bei der ganzen Eisenbahnpolitik um ein großes Finanzexperiment. Die rentabelsten Linien werden zu einem Preise gekauft, der erheblich mehr beträgt als die Baukosten. Diese haben bei den 17 Gesellschaften etwa 230 Millionen Yen betragen, der Kaufpreis wird sich auf mindestens 421 Millionen belaufen, also mehr als 21 Millionen Yen Zins erfordern. Dagegen hatten diese Gesellschaften 1904/05 einen Betriebsüberschuß von nicht viel mehr als 19 Millionen Yen. Nun wird unzweifelhaft eine erhebliche Ersparnis eintreten durch die Vereinigung all der kleinen Linien mit den gleichfalls zersplitterten Staatsbahnstrecken. Immerhin wird eine starke Zunahme des Verkehrs nötig, bis die Staatsbahnen in der Lage sein werden, wesentlich größere Überschüsse abzuliefern als bisher. Nach den Berechnungen der Regierung sollen die Überschüsse eine Tilgung des Kaufpreises in etwa 32 Jahren ermöglichen und der Reinertrag alsdann 53 Millionen betragen (Reineinnahme aus den Staatseisenbahnen 1904/05 11,9 Millionen). Solche fernen Zukunftsaussichten kann man wohl einstweilen auf sich beruhen lassen.

Es ist schon das Eine nicht zu vergessen, daß der Staat eine Reihe weiterer Bauten unternehmen muß, die sich zum Teil recht kostspielig gestalten werden. Nach Zeitungsnachrichten soll ein Programm aufgestellt sein, wonach in den nächsten 15 Jahren 350 Millionen für Neubauten und 50 Millionen für Verbesserungen auszugeben wären, davon 26 Millionen im Finanzjahr 1907. Jedenfalls wird die Eisenbahnschuld wachsen. Aber bei der Dichtigkeit der Bevölkerung und der zunehmenden Entwicklung der Verkehrswirtschaft wird das schließlich eine gute Kapitalanlage sein.

Die Eisenbahneinnahmen haben sich vom 1. April 1905 bis 31. März 1906 folgendermaßen entwickelt:

	Staatseisenbahnen (1000 Yen):	Privateisenbahnen (1000 Yen):
Bruttoeinnahme . . .	24 056	44 977
gegen das Vorjahr . .	+ 2 650	+ 7 438
Reineinnahme	12 927	23 951
gegen das Vorjahr . .	+ 985	+ 3 588

III.

Die große Frage für Gegenwart und Zukunft ist nun die: Wie hat der Krieg gewirkt, wie wirken die gesteigerten öffentlichen Lasten auf die japanische Volkswirtschaft. Das japanische Staatsgebiet ist bekanntlich durch den Krieg überhaupt nicht direkt berührt. Selbst der Seeverkehr ist nur vorübergehend gestört worden. Trotzdem ist überraschend, wie gering die Einwirkungen des Krieges, so weit man sie zahlenmäßig fassen kann, gewesen zu sein scheinen. Freilich liegen die dazu geeigneten Zahlen vielfach noch nicht für die ganze Kriegszeit vor.

Für die Masse der landwirtschaftlichen Bevölkerung Japans ist der Ausfall der Ernten wichtiger gewesen als der Krieg. Und hier kommt alles auf die Reisernte an. Es war ein besonderer Glücksfall, daß der mäßigen Ernte von 1902 im Jahre 1903 eine gute, 1904 eine ganz außerordentlich reiche Ernte folgte. Auch die Gersten- und Weizenernte war gut. Um so schmerzlicher war dann die geringe Ernte von 1905, die namentlich in den Nordostprovinzen geradezu schlecht war und dort eine empfindliche Notlage der Landbevölkerung hervorrief. Die Reisernte von 1906 schien erst ganz hervorragend werden zu wollen. Ungunst des Wetters stimmte aber schließlich die Erwartungen herab. Immerhin ergibt die Ernteschätzung von Anfang November eine Ernte, die 10 Prozent über einer Durchschnittsernte steht und bisher nur in den Jahren 1898, 1901 und 1904 übetroffen worden ist.*)

Ähnlich verlief es mit der Seide. Die Ausfuhr von Rohseide hatte im Durchschnitt der Jahre 1901/03 einen Wert von 75,3 Millionen Yen gehabt. Dieser stieg 1904 auf die unerhörte Summe von 88,7 Millionen, um im Jahre darauf auf 71,8 Millionen zu sinken. Das Jahr 1906 wird das aber wieder gut machen, da bis Ende September schon für 63,5 Millionen ausgeführt war, für 13,6 Millionen mehr als im Vorjahr.

Die Ausfuhr von Tee hatte 1903 mit einem Wert von 13,9 Millionen Yen ihr Maximum erreicht. Die Menge war 1904 fast unverändert, der Wert um 1,1 Million niedriger. Das Jahr 1905 aber brachte auch hier eine schlechte Ernte, so daß der Ausfuhrwert auf 10,6 Millionen sank, einen immerhin noch höheren Betrag als in den Jahren vor 1903. Für 1906 zeigen die Tabellen bis Ende August einen weiteren kleinen Rückgang.

Diese Ergebnisse für Reis, Seide, Tee sind lehrreich, weil sie das unberechenbare Element in der japanischen Volkswirtschaft klar machen: die Natureinflüsse, Erdbeben, Sturmfluten, unzeitige Nässe oder Dürre können jederzeit eine schwere Störung hervorrufen, gute Jahre die Kaufkraft überraschend steigern.

Eine direkte Störung der Landwirtschaft war, daß die Zufuhr der als Düngemittel so wichtigen Bohnen-(Öl-)Kuchen aus der Mandschurei durch den Krieg zunächst ganz unterbunden war, wofür die Zufuhr aus anderen Teilen Chinas nur teilweisen Ersatz bot. Auch die Zufuhr von Fischguano aus Russisch-Asien hörte natur-

*) Reisernte in Millionen Koku (1 Koku = 180 Liter):

1901	46,9	1904	51,4
1902	36,9	1905	37,8
1903	46,5	1906	46,8

gemäß auf. Dafür stieg die Einfuhr aus anderen Gebieten, namentlich auch die von stickstoffhaltigen Düngemitteln. Wird doch die japanische Landwirtschaft immer abhängiger von der Zufuhr von düngenden Stoffen.*) Im Jahre 1906 war die Einfuhr von Ölkuchen Ende August schon um 2,6 Millionen Yen höher als 1905.

Im Gewerbeleben hat die Masse des vorherrschenden Kleingewerbes unmittelbar wohl wenig vom Kriege verspürt, mittelbar gewiß die allgemeine Einschränkung des Verbrauches empfunden. An der neuen, nach europäischer Art oder für den Auslandsmarkt arbeitenden Industrie ist der Krieg aber nicht spurlos vorbeigegangen. Die zuerst zu nennende Baumwollspinnerei hatte ohnehin schon vor Ausbruch des Krieges unter den heftigen Preisschwankungen ihres Rohstoffes zu leiden. Die Zahl der Spindeln im Betrieb war Ende 1903 und 1904 nicht wesentlich anders als Ende 1902 (rund 1 300 000). Die Zufuhr von Rohbaumwolle war zeitweise gehemmt, da Rußland sie als Kriegskonterbande ansah. Sie betrug 1904 nur 2 546 000 Pikuls gegen 2 866 000 Pikuls im Jahre vorher. Produktion und Ausfuhr von Baumwollgarn sanken von 2 445 000 und 922 000 auf 2 160 000 und 772 000 Pikuls. Der Rückgang betrug also bei der Ausfuhr 150 000, beim Inlandsverbrauch 135 000 Pikuls, während die ohnehin schon geringe Einfuhr weiter sank von 10 616 auf 5377 Pikuls. Bei Baumwollgeweben war der Rückgang der Ausfuhr dagegen unbedeutend. Nach der Zerstörung der russischen Flotte und dem Abschluß des Friedens erfolgte eine lebhafte Aufwärtsbewegung. Die Einfuhr von Rohbaumwolle stieg 1905 auf 4 183 000 Pikuls im Werte von 109,3 Millionen Yen, 22 Prozent des Wertes der ganzen Wareneinfuhr. Die Zahl der Spindeln war Ende 1905 um 135 000 höher als Ende 1904. Aber die Ausfuhr von Baumwollgarn stieg nur auf 802 000 Pikuls 120 000 weniger als 1903. Und auch 1906 war bis Ende August der Wert der Garnausfuhr nur um 200 000 Yen höher als 1905. Der Inlandsmarkt hat die gewachsene Baumwollmenge offenbar nur mühsam aufgenommen, denn die Einfuhr von Rohbaumwolle war 1906 bis Ende August mit 63,9 Millionen Yen hinter dem Vorjahr um 23,7 Millionen im Rückstand. Die Ausfuhr von Baumwollgeweben hat bei den meisten Arten 1905 Fortschritte gemacht, die auch 1906 anhielten. (Ausfuhr bis Ende August 1906: 8 118 000 Yen, gegen das Vorjahr 2 100 000 Yen mehr.) Die zu Anfang 1904 stark zusammengeschrumpfte Einfuhr von Baumwollgeweben nahm vom Sommer 1904 an wieder erheblich zu und erreichte 1905 mit 18,4 Millionen Yen gegen 8,2 Millionen im Vorjahre eine ungewöhnliche Höhe. Daß das nicht bloß die Einwirkung des Armeebedarfs war, zeigt die Fortdauer im Jahre 1906.**)

Wichtiger als die Ausfuhr von Baumwollgeweben ist die von Seidenstoffen. Es war ein glücklicher Umstand, daß die Ausfuhr der leichten Habutae-Stoffe den schon hohen Betrag des Jahres 1903 im ersten Kriegsjahre mit 37,5 Millionen Yen

---

*)	Einfuhr von Bohnenkuchen 1000 Pikul (zu 60 kg):	Einfuhr von Fischguano 1000 Pikul:	Wert der Einfuhr von Düngemitteln überhaupt, Millionen Yen:
1903	3239	497	12,3
1904	1066	5	8,1
1905	3073	69	19,8

**) Shirtings und bedruckte Kattune hatten Ende August mit 8,5 Millionen Yen das Vorjahr um 3,25 Millionen übertroffen.

noch um 10 Millionen übertraf. Der Aufschwung war freilich nicht festzuhalten. Während die Vereinigten Staaten 1905 die gleichen Mengen wie im Vorjahre aufnahmen, ging die Ausfuhr nach Europa und nach Indien wieder zurück, so daß der Gesamtwert wieder auf 28 Millionen sank und sich 1906 nur wenig gehoben hat. Bei den meisten anderen Seidengeweben hat die Ausfuhr 1904 wie 1905 zugenommen.

Die Steigerung der Ausfuhr an Seide und Seidengeweben könnte sehr wohl ihren Grund darin haben, daß der inländische Verbrauch zurückgegangen ist. In welchem Umfange das überhaupt geschehen ist, zeigt zum Teil die Statistik der Wareneinfuhr. Im ganzen ist sie während des Krieges außerordentlich gestiegen. Die Waren-Ein- und Ausfuhr hat sich überhaupt folgendermaßen entwickelt:

	Wareneinfuhr Millionen Yen:	Warenausfuhr Millionen Yen:
1901	255,8	252,3
1902	271,7	258,3
1903	317,1	289,5
1904	371,4	319,3
1905	488,5	321,5
1906 Januar bis 10. Dezember	398,4	391,9
im gleichen Zeitraum des Vorjahres	466,7	295,2

Die gewaltige Zunahme der Einfuhr ist direkt durch den großen Kriegsbedarf hervorgerufen, wobei dieser vermutlich nicht einmal ganz in den Einfuhrlisten erscheint, auch abgesehen von den Mengen an Provisionen usw., die vom Auslande direkt dem Kriegsschauplatze zugeführt sind.

Hierher gehören namentlich die großen Summen für die Einfuhr von Steinkohlen, während deren Ausfuhr zurückging, und von Reis, trotz der guten Ernten, während nach der mäßigen Ernte von 1905 die Einfuhr sank (bis Ende August 1906 für 22,4 Millionen Yen, 17,9 Millionen weniger als im Vorjahr). Die Einfuhr von Seeschiffen, von Teer und Kabeln, von Wollendecken und Tuchen, von Pelzen, Leder, Blei und Eisen, Draht, Weißblech (zu Konservenbüchsen), kondensierter Milch, Konserven, Karbolsäure und Ähnlichem ist in ihrer auffälligen Steigerung direkt durch den Heeresbedarf veranlaßt.

Bei manchen Rohstoffen und Halbfabrikaten hat die Zunahme der Einfuhr offenkundig ihren Grund in der gesteigerten Tätigkeit der an die Kriegsverwaltung liefernden japanischen Industrie. So in der plötzlichen Steigerung der Einfuhr von Wolle und Wollengarn, von Häuten und Fellen.

Bei allen diesen Waren mußte ein Rückgang in demselben Augenblick eintreten, in welchem die Nachfrage der Heeresverwaltung stockte. So für Kohlen, für Wolle schon 1905, für vieles erst 1906. So war z. B. die Einfuhr von Leder aller Art in den ersten 8 Monaten von 1906 mit 1 868 000 Yen um 9 026 000 Yen niedriger als im gleichen Zeitraum 1905.

Der Bedarf des Heeres hat auch auf die Ausfuhr eingewirkt. Die Ausfuhr nach Korea und China zeigt bei einer Menge von Waren Zunahmen, die offenbar durch die japanischen Händler bewirkt sind, welche den japanischen Soldaten mit den Dingen versorgten, an denen sein Herz sich freut: Sake, Bier, Zigaretten, Konserven, Soya, Medizinen, Seife, Schreibmaterial, Holzkohlen usw. Auch hier ist 1906 natürlich ein Rückschlag eingetreten.

Umgekehrt ist es mit der Einfuhr von mancherlei Luxuswaren gegangen. Die Einschränkung des Verbrauches mußte sie zunächst treffen, wie Taschenuhren, Fensterglas, bedruckte Kattune, Wollmusseline, Baumwollsamt.

Bei vielen der Produktion dienenden Einfuhrwaren, wie namentlich Maschinen, kommen die Wirkungen des Krieges in den Zahlen nicht recht zum Ausdruck, da 1904 noch vieles eingeführt wurde, was vor dem Ausbruch des Krieges bestellt war, das Ende des Jahres 1905 aber unter dem Eindruck des Friedensschlusses stand. Die Zollerhöhungen haben natürlich auch zu starken Vorimporten geführt, denen eine Stockung der Einfuhr folgte. Deshalb kann man aus dem heftigen Schwanken der Einfuhrziffern von Zucker und Petroleum keine Rückschlüsse auf die Kaufkraft der japanischen Bevölkerung ziehen.

Der Abschluß des Friedens, obgleich er die erhoffte große Kriegsentschädigung nicht brachte, belebte zunächst die wirtschaftlichen Erwartungen stark. Die Hoffnungen auf die Steigerung des Verbrauches konnten in diesem Umfange nicht erfüllt werden, so daß die Einfuhr im Jahre 1906 unter starkem Drucke der großen Warenvorräte stand, eine Erscheinung, die übrigens auf dem chinesischen Markte in ganz gleicher Weise eintrat.

So erklärt sich aus dem verminderten Bedarf der Heeresverwaltung und den übermäßigen Einfuhren von Ende 1905 das Zurückbleiben der Einfuhrwerte im Jahre 1906. Aber es ist bemerkenswert, daß sie immer noch wesentlich höher sind, als in irgend einem Jahre vor 1905. Dagegen sind die Ausfuhrwerte von 1906 höher, als in irgend einem Jahre vorher, so daß der Einfuhrüberschuß, der 1905 167 Millionen betragen hatte, auf 6,5 Millionen bis zum 10. Dezember 1906 gesunken war. Bei dieser Steigerung der Ausfuhrwerte kommt neben der schon erwähnten Seide und Seiden- und Baumwollstoffen ein Hauptanteil auf Kupfer, Kohlen und Porzellan.

Der Druck, den der Krieg zunächst auf das Erwerbsleben übte, läßt sich an einer Reihe kleiner Zeichen feststellen. So an der geringen Zahl der Neugründungen von Handelsgesellschaften, so daß deren Gesamtzahl 1904 etwas zurückging; so an der Verminderung der Anmeldung von Patenten und Warenzeichen. Auf den Eisenbahnen nahm die Zahl der beförderten Personen, die seit der Wirtschaftskrisis von 1901 schon stabil war, im Rechnungsjahre 1904/05 ab (von 113,9 auf 104,1 Millionen) und die Einnahmen aus dem Personenverkehr sanken, während die aus dem Güterverkehr, der Steigerung entsprechend, zunahmen. Die Reineinnahme stieg namentlich durch günstigere Gestaltung des Betriebskoeffizienten. Offenbar ist bei den Ausgaben möglichst gespart, namentlich bei den Staatsbahnen. Bei den Privatbahnen hatten die vier größten Mehreinnahmen, fast alle kleinen dagegen hatten geringere Reineinnahmen, was sehr natürlich ist, da sie wesentlich vom Personenverkehr leben.

Einen besonders deutlichen Maßstab, inwieweit ein Druck auf das Erwerbsleben bestand, liefert die Bewegung der Indexziffern, die sich aus den Durchschnittspreisen der wichtigsten Waren und der durchschnittlichen Lohnhöhe ergeben. Mag die japanische Preis- und Lohnstatistik im einzelnen anfechtbar sein: ein Bild der relativen Preisverschiebungen ergeben diese Ziffern immerhin. Leider hat man die Berechnung neuerdings geändert. Bisher war der Ausgangspunkt der Oktober 1887, dessen Durchschnittspreise gleich 100 gesetzt waren. Die neuesten Zusammenstellungen geben vom

Oktober 1900 aus, dessen Preise sich zu denen des Oktober 1887 wie 180 zu 100 verhielten.

Die alten Inderziffern hatten mit 192 im Februar 1900 ihr Maximum erreicht, waren infolge der Wirtschaftskrisis bis zum Frühjahr 1902 auf 168 gesunken und von da an bis zum Februar 1904 dauernd gestiegen, wo sie mit 197 das Maximum vom Februar 1900 zum erstenmal übertrafen. Die weiteren Zahlen seien nach der neuen Berechnung wegen ihrer Wichtigkeit hierher gesetzt.

		Durchschnittliche Warenpreise: Oktober 1900 = 100.	Durchschnittslöhne: Oktober 1900 = 100.
1903	Oktober	104,1	100,5
	November	103,4	102,9
	Dezember	103,0	103,4
1904	Januar	105,9	96,6
	Februar	109,0	96,4
	März	108,5	95,9
	April	107,7	94,1
	Mai	106,4	92,7
	Juni	104,9	92,5
	Juli	104,5	95,3
	August	106,6	95,5
	September	110,0	96,4
	Oktober	111,5	98,7
	November	112,0	100,9
	Dezember	111,9	102,9
1905	Januar	111,2	100,2
	Februar	111,3	102,7
	März	112,2	100,5
	April	113,2	104,1
	Mai	115,0	103,2
	Juni	116,6	102,7
	Juli	118,0	104,1
	August	118,6	104,3
	September	118,5	106,8
	Oktober	118,6	109,0
	November	118,8	110,2
	Dezember	118,7	113,1
1906	Januar	119,2	—
	Februar	118,7	—
	März*)	118,5	—

Diese Zahlen zeigen also, daß bis zum Sommer 1904 ein Druck bestand. Zum Herbst gingen die Preise in die Höhe und waren vom Friedensschluß an fast stabil, während die Löhne langsamer folgten.

*) Noch etwas stärker ist die Steigerung der Preise nach der Zusammenstellung im „Report on War Finance“, wo der Durchschnitt von 67 Waren an acht wichtigen Plätzen von 100 im Oktober 1903 auf mehr als 116 im November 1905 stieg und von da bis zum März 1906 zwischen 116 und 117 blieb. Die Durchschnittslöhne in 24 Berufen in Tokio und Osaka wären danach von 100 im Oktober 1903 auf 93 im Mai und Juni 1904 gesunken und bis zum Mai 1905 meist etwas unter 100 geblieben, um von da an rasch bis auf 115 im Dezember 1905 zu steigen.

Man darf nicht vergessen, daß auch auf dem Weltmarkte die Preise seit 1904 in die Höhe gingen. Daher sind folgende, einer Mitteilung des japanischen Finanzministeriums entnommenen Indexziffern der Preise in Tokio (Oktober 1900 = 100) lehrreich.

Durchschnitt	Waren, die in Japan erzeugt und verbraucht werden:	Wichtigste Ausfuhrwaren:	Wichtigste Einfuhrwaren:
Januar bis Oktober 1904 . . .	110,1	94,8	109,6
Januar bis August 1905 . . .	114,8	106,2	118,7
Januar bis August 1906 . . .	119,5	116,5	115,8
August 1906	120,5	113,4	116,3

Es ergibt sich, daß das Preisniveau der im Inland verbrauchten einheimischen Waren am stärksten gestiegen ist. Da, wie noch zu erwähnen, die große Belebung des Unternehmungsgeistes erst im September 1906 eingetreten ist, so ist anzunehmen, daß sich vor allem die Erhöhung der Steuern in der Preissteigerung ausspricht. Diese auf Geldentwertung durch übermäßige Ausgabe von Umlaufsmitteln zurückzuführen, dürfte, wie noch zu zeigen sein wird, unzulässig sein, trotz des vielen Geredes, welches die japanische Presse über Inflation erhebt. — Wie wichtig die Erhöhung des inländischen Preisniveaus für die Frage nach der Bedeutung der japanischen Konkurrenz ist, braucht kaum hervorgehoben zu werden.

IV.

Der Druck auf das Geschäftsleben, welchen der Krieg mit sich brachte, wich zuerst, als zu Anfang 1905 der Fall von Port Arthur und im März der Sieg von Mukden die Gemüter erhob. Die Annäherung der baltischen Flotte dämpfte vorübergehend die Unternehmungslust, die dann nach dem Siege von Tsuschima rasch aufflammte. Als aber die Enttäuschung über die Friedensbedingungen kam, die Ernteaussichten sich trübten, da trat aufs neue Geschäftsstille ein, eine allgemeine Zurückhaltung und Unsicherheit gegenüber der Zukunft. Erst im September 1906 kam die neu erwachte Zuversicht zum Durchbruch und hat mit der dem japanischen Temperament eigenen Heftigkeit eine Unternehmungslust entfesselt, die den Ängstlichen schon Sorge zu machen beginnt.

Mit diesem lang andauernden, nur zeitweise unterbrochenen Mangel an Unternehmungslust, wie er schon vor dem Kriege bestand, hängt eine Erscheinung zusammen, welche uns auf das Gebiet des Geld- und Kreditwesens hinüberführt: die Zunahme der Depositen und sonstigen Einlagen in Banken und Sparkassen. Inwieweit die väterlichen Ermahnungen der Regierung zur Sparsamkeit darauf Einfluß hatten, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls hat die Ansammlung von Geldern bei den Banken diese in die Lage gebracht, sich mit für japanische Verhältnisse so bedeutenden Zeichnungen bei den Kriegsanleihen zu beteiligen. War doch bis dahin noch nie eine Anleihe von 100 Millionen auf einmal auf den Markt gebracht.

Bei der Japanischen Bank haben die Depositen (soweit es nicht solche des Staates sind) nie große Bedeutung gehabt. In der Zeit vor dem Kriege bewegten sie sich am Monatsschluß zwischen 4 und 11 Millionen Yen. Während des Krieges waren es zwischen 6 und 15 Millionen, und erst seit dem Februar 1906 übersteigen

sie meist die 20 Millionen und haben im März, im Mai und zweimal im Oktober 35 Millionen überschritten. Absolut sehr hoch sind auch die Einlagen in der Postsparkasse nicht. Aber während sie von Anfang 1901 bis zum Herbst 1903 langsam von 24 auf 31 Millionen gestiegen und dann bis zum Mai 1904 auf dieser Zahl stehen geblieben waren, stiegen sie dann rasch, betrugen im August 1905 48 Millionen, Februar 1906 53 Millionen, Anfang September 1906 62 Millionen. Um sehr viel größere Summen handelt es sich bei den Privatbanken. Bei 420 derselben beliefen sich die Einlagen jeder Art an 170 Plätzen je an den Monatsschlüssen 1901 auf 336 bis 354 Millionen, 1902 auf 360 bis 409 Millionen, 1903 auf 410 bis 438 Millionen. 1904 blieben sie bis Ende April um 435 Millionen, stiegen mit leichten Schwankungen bis zum Jahresschluß auf 465 Millionen und erreichten Ende Juni 1905 517 Millionen; dann sanken die Zahlen etwas (August 503 Millionen), um erst bei der großen Geschäftsstille am Schlusse des Jahres 534, Ende März 1906 aber 599 Millionen zu erreichen. Das hat sich im Sommer 1906 noch fortgesetzt. Bei einer beschränkteren Zahl von Banken, bei denen die Depositen Ende August 1905 385 Millionen betragen hatten, beliefen sie sich zur selben Zeit 1906 auf 743 Millionen.

Es entspricht diesem Sachverhalt, wenn die von den Banken gewährten Darlehen Monat für Monat nur wenig höher, am Jahresschluß 1904 sogar niedriger waren als im Jahre vorher. Erst Ende März 1905 (nach Mukden!) ist der Fortschritt gegen den gleichen Zeitpunkt 1904 erheblich. Vom Sommer 1905 an tritt wieder Stabilität ein, so daß an den ersten Monatsschlüssen von 1906 der Gewinn gegenüber dem Vorjahre unerheblich ist. Erst im Sommer 1906 ist der Fortschritt bedeutender geworden.

Der Diskont auf in Tokio zahlbare Wechsel betrug bei der Japanischen Bank [in die uns geläufige Ausdrucksweise umgerechnet*)], als der Krieg ausbrach, 5,84 Prozent. Dieser ganz außergewöhnlich niedrige Zinsfuß bestand schon seit dem März 1903 und wurde bis in den Juli 1904 festgehalten. Dann folgten stärkere Erhöhungen auf 6,57 Prozent, auf 7,3 Prozent im Dezember 1904, als der Kreditbegehr bei der Bank sich steigerte, im März 1905 vorübergehend auf 8,4 Prozent. Das war übrigens immer noch weniger, als z. B. das ganze Jahr 1901 durch. Nach kurzer Ermäßigung auf 7,3 Prozent blieb der Diskont vom Juni 1905 bis März 1906 auf 8,03 Prozent stehen. Um belebend auf das stagnierende Geschäftsleben, wohl auch um auf den Kurs der Staatspapiere einzuwirken (innere Anleihe von 200 Millionen), wurde der Diskont im März auf 7,3 Prozent, im Mai auf 6,57 Prozent herabgesetzt.

Man darf dabei freilich nicht vergessen, daß das nicht bloß der weitaus niedrigste Zinssatz ist, der in Japan vorkommt, sondern daß auch der Einfluß der Japanischen Bank auf den allgemeinen Zinsfuß noch immer kein ganz maßgebender ist. Der Diskontsatz aller wichtigeren Banken bewegte sich vor dem Kriege zwischen 9 und 11 Prozent, was ungewöhnlich niedrig war. Er stieg dann langsam vom Februar 1904 bis Januar 1905 von durchschnittlich 10,6 auf 11 Prozent, bis zum August auf 11,3 Prozent, um dann langsam wieder zu sinken bis etwa 10,9 Prozent im Februar 1906.

Man muß diese Höhe des landesüblichen Zinsfußes beachten, um ganz zu

*) In Japan wird er ausgedrückt in Sen pro Tag für 100 Yen, was bei europäischen Schriftstellern große Verwirrung hervorgerufen hat. Ein Zins von 2 Sen bedeutet 7,3 Prozent.

würdigen, welche Schwierigkeiten die Unterbringung der Staatsanleihen auf dem Geldmarkt machen mußte. Bewegte sich doch der Zins für feste Depositen (auf 1 Jahr) um 6 Prozent, stand vor dem Kriege im Durchschnitt etwas darunter, seit dem Sommer 1904 etwas darüber.

Dem entsprach auch der Kurs der Staatspapiere. Nehmen wir das vor dem Kriege wichtigste Papier, die 5prozentigen Konsols, so hatte deren Kurs im Jahre 1903 sich zwischen 90 und 95 bewegt. Der Kriegsausbruch brachte ihn natürlich zum Weichen, aber doch nicht annähernd so, wie den Kurs der japanischen Papiere in London. Im Durchschnitt des März 1904 stand er noch auf 87,2. Erst zu Ende des Jahres ging er stärker zurück, namentlich nachdem im Februar und April 1905 die inneren 6prozentigen Schatzscheine ausgegeben waren. Im Juli 1905 war er 82,2, um nach Abschluß des Friedens stark zu steigen, so daß er im Februar und März 1906 über 96 stand, was seit 1899 nicht vorgekommen war. Auf dieser Höhe hat er sich freilich nicht gehalten. Im Durchschnitt des August 1906 war er 90,5.

Der Betrag der durch die Abrechnungsstellen gegangenen Wechsel und Schecks ergibt beim Vergleich jedes Monats mit dem gleichen Monate des Vorjahres eine Zunahme, die in der ersten Hälfte des Krieges langsamer war, als in der Zeit vor dem Kriege, die aber von Ende 1904 an immer stärker wurde.

Es ergibt sich hier, wie auf zahlreichen anderen Gebieten, daß die direkten Einwirkungen des Krieges eben doch nirgends sehr tief gegangen sind. Die zahlreichen Notizen, die ich mir über die Dividendenerklärungen wichtigerer Aktiengesellschaften gemacht habe, zeigen während des Krieges in den meisten Fällen gleiche oder gar höhere Dividenden als nach dem Kriege.

Aus dem allen erklärt sich auch, daß das japanische Volk die Kriegslasten leichter getragen hat, als selbst optimistische Beurteiler vor dem Kriege annahmen. Nach dem bisher vorliegenden lückenhaften Material ist die Konsumkraft und Leistungsfähigkeit offenbar nicht stark eingeschränkt.

Besonders lehrreich ist ein Vergleich der wichtigeren Einnahmen aus den Steuern mit dem Voranschlag, die mir vollständig leider erst für 1904/05 vorliegen, für 1905/06 nur über den Ertrag der Kriegszuschläge. Bei den direkten Steuern war zu erwarten, daß die Voranschläge erreicht werden würden. Tatsächlich ist die Grundsteuer in beiden Jahren etwas hinter den Erwartungen zurückgeblieben, die Gewerbesteuer hat sie etwas übertroffen. Ganz bemerkenswert ist aber, daß trotz der enormen Erhöhungen die Einkommensteuer erheblich darüber hinausgegangen, für 1904/05 mit 14,35 Millionen um 960 000 Yen; für 1905/06 hat der Kriegszuschlag allein 13,4 Millionen statt 10,6 Millionen geliefert.

Bei den Verbrauchssteuern ist das Bild anders. Die Zölle haben wegen der Einfuhrsteigerung und der die Zollerhöhungen antezipierenden Vorimporte die Anschläge in beiden Jahren übertroffen.*) Das Tabaksmonopol brachte in beiden Jahren mehr

*) Die in der Handelsstatistik gemachten Angaben über die Einnahme aus Zöllen und Gebühren der Zollverwaltung nach Kalenderjahren macht die Steigerung der Einnahme noch deutlicher. Sie betrug:

1903	. . .	17 048 000 Yen,
1904	. . .	21 230 000 „
1905	. . .	35 181 000 „

Von letzterer Summe kamen allein auf Petroleum 4,6 Millionen, auf Zucker 3,3 Millionen.

als den Anschlag. Dagegen blieben die Steuern auf Getränke und Zucker wesentlich dahinter zurück. Hier ist offenbar der Verbrauch zurückgegangen. Bei jenen, die sich bis 1902 so sehr tragfähig erwiesen hatten, war die Einnahme allerdings 1904/05 um 5,6 Millionen höher als in dem schlechtem Jahre 1903/04, und 1905/06 scheint eine weitere Steigerung eingetreten zu sein. Aber beim Zucker haben die Erwartungen völlig getäuscht. Inwieweit das mit Eigenheiten der Zuckerbesteuerung zusammenhängt, vermag ich nicht zu sagen.*)

Auch die Börse entzog sich im ersten Jahre der ihr zugedachten Mehrbelastung, um dann im nächsten Jahre das Versäumte nachzuholen.

Die Ergebnisse der im Kriege neu eingeführten Steuern beweisen nicht viel für die Verbrauchsfähigkeit, da hier für die Voranschläge ein fester Anhalt fehlte. Es sei nur der Vollständigkeit halber bemerkt, daß die Verbrauchssteuern auf Gewebe in beiden Jahren mehr als das Doppelte des Anschlags lieferten, auch die Petroleumakzise (die nur im ersten Jahre bestand) über den Anschlag bedeutend hinausging. Die anderen, im zweiten Jahre neu eingeführten Steuern, Salzmonopol, Fahrkarten- und Erbschaftssteuer, haben zunächst die auf sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt.

Stempel- und Registergebühren sind erst 1905/06 über die Anschläge hinausgegangen. Post und Telegraphie haben, der Steigerung ihres Verkehrs entsprechend, erhebliche Mehrerträge geliefert.

Wir finden also auch hier im ganzen keine ungünstige Lage. Die Kommission zur Untersuchung des Steuersystems soll nach einer Zeitungsmeldung von Ende Juli 1906 zu dem Ergebnis gekommen sein, daß die Grundsteuer, die Gewebe- und die Zuckersteuer sowie die Tabakseinnahme sehr wohl noch steigerungsfähig seien, was sich bei der zuerst genannten doch wohl nur auf die Steuer vom Bauland bezieht. Dagegen forderte eine Konferenz der Handelskammern (Oktober 1906) die Aufhebung des Salzmonopols, der Fahrkarten- und der Gewebesteuer sowie Erleichterungen bei den Stempeln. Die zeitweise erörterte Idee eines Zuckerraffineriemonopols ist wieder fallen gelassen.

Die Produzenten haben für die Vermehrung der Lasten sich wohl in der Hauptsache schadlos gehalten durch Steigerung der Preise, wie oben gezeigt. Vielfach hat auch die Erhöhung der Zölle den inländischen Produzenten die Steigerung ihrer Preise ermöglicht. Wichtig ist, bei der Höhe der Grundsteuer, namentlich die Einführung eines Zolles auf Reis, zunächst von 15 Prozent des Wertes, von 64 Sen für den Pikul (60 kg) seit dem 1. Oktober 1906, was ungefähr auf dasselbe hinauskommt. Da Japan jetzt auch in gewöhnlichen Jahren seinen Reisbedarf durch inländische Produktion nicht mehr voll deckt, so muß der Zoll preissteigernd wirken, ebenso wie die Erhöhung der Zölle auf anderes Getreide und auf Mehl. Für die ländlichen Grundbesitzer, welche ihre Steuern hauptsächlich durch den Verkauf von Reis aufbringen, ist das also von großer Bedeutung. Während des Krieges haben sie, wie die inländischen Produzenten überhaupt, durch die großen Käufe der Kriegsverwaltung gute Geschäfte gemacht. Daß mit dem Frieden und der Demobilisierung diese Einnahmen aufgehört haben, erklärt allein schon die Stagnation im Geschäftsleben, welche dem Kriege folgte. Von einzelnen muß während des Krieges sehr viel verdient worden sein. Das zeigen

*) Nach offiziellen Erläuterungen wäre ein Teil der Zuckereinnahme von 1904/05 erst im nächsten Jahre zur Verrechnung gekommen. In diesem Jahre ergibt sich jedoch ein abermaliger Ausfall.

auch die Kurse vieler Aktien, namentlich die der größeren Banken, der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften. Nach dem ersten Schrecken hatten sie spätestens zu Anfang des Jahres 1905 die Höhe des Jahres 1903 wieder erreicht und gingen seitdem weit darüber hinaus.*)

V.

Daß eine tiefere Erschütterung des ganzen Wirtschaftslebens vermieden wurde, ist wesentlich die Folge der Aufrechterhaltung der **Währung** und eines geordneten **Geldumlaufes**, worauf neben der Beschaffung der Mittel für den Krieg die Fürsorge der Regierung vor allem gerichtet war. Ihr Werkzeug hierbei war die **Japanische Bank**.**)

Ihre Aufgabe war eine dreifache: Dem plötzlichen Geldbedarf des Staates durch temporäre Vorschüsse abzuhelfen, die Einlösbarkeit ihrer Noten zu sichern, der Überfüllung des Umlaufs mit papiernen Zeichen vorzubeugen. Vom ersten Punkte war schon die Rede. Die beiden anderen hängen eng zusammen.

Der ganze japanische Geldumlauf wird, abgesehen von Scheidemünze, effektiv gebildet durch die Noten der Bank, die seit 1897 in Gold einlösbar sind. Auf dem Goldschatze der Bank beruht also die ganze Valuta des Landes, und dieser Goldschatz ist nie sehr stark gewesen. Schon bisher hatte es jedesmal, wenn ein starker Bedarf von Zahlungen in das Ausland stärkeren Goldabfluß notwendig machte, besonderer Anstrengungen bedurft, den Goldvorrat***) der Bank auf genügender Höhe zu erhalten. Jetzt waren die Ansprüche besonders hoch, wie sich aus den großen Zahlungen des Staates im Auslande und der Größe der Einfuhr von selbst ergibt. Es betrugen:

	die Entnahme von Gold aus der Bank	die Einzahlungen in die Bank	die Ausfuhr von Gold	die Einfuhr von Gold
1904	107,1 Mill. Yen	60,2 Mill. Yen	106,0 Mill. Yen	5,5 Mill. Yen
1905	14,9 " "	20,2 " "	14,7 " "	20,2 " "
1906 Januar bis 10. Dezember .	— " "	— " "	21,4 " "	36,6 " "

Der **Goldvorrat** der Bank, der Ende 1903 116 Millionen Yen betragen hatte, sank im Mai 1904 bis auf 68 Millionen. Aus dem Erlös der auswärtigen Anleihen des Staates jeweils wieder aufgefüllt, ist er seit Anfang 1905 nicht mehr unter 100 Millionen gesunken, wenn er auch im Frühjahr und Herbst 1905 nahe daran war. Seit Ende Januar 1906 betrug er dauernd über 120, seit dem Mai über 140, von August bis Oktober 150 Millionen, im November und Dezember

*) Aktien der Japanischen Bank standen z. B. durchschnittlich:

Ende 1903	um 408	Juli 1905	um 562
März 1904	" 389	Oktober 1905	" 536
November-Dezember 1904 .	" 412	Dezember 1905	" 596
Januar 1905	" 446	März 1906	" 650
April 1905	" 498	August 1906	" 653

**) Über die Bank während des Krieges vgl. in dieser Zeitschrift die Aufsätze von Professor Helfferich.

***) Die Bank darf zwar auch Silberbarren als Notendeckung benutzen. Das ist aber nur in ganz geringem Umfange und neuerdings gar nicht mehr geschehen.

gut 145 Millionen. Die zur Verstärkung des Goldbestandes dienenden Wechsel auf das Ausland, die im Februar 1906 unter 10 Millionen gesunken waren, sind im Herbst wieder mit größerer Summe angegeben, im Dezember 1906 mit rund 27 Millionen.

Die im Umlauf befindliche Notenmenge hatte vor dem Kriege, abgesehen vom Jahresschluß mit seinem größeren Zahlungsbedarf, meist etwa 200 Millionen Yen betragen. Erst im Juni 1904 ging sie trotz der großen Zahlungen der Regierung zu Anfang des Krieges wesentlich darüber hinaus. Zur Zeit des Friedensschlusses bewegte sie sich um 270 Millionen, sank bis Anfang November auf 252, um dann bis zum Jahresschluß mit 312 Millionen ihr bisheriges Maximum zu erreichen. Von da an sank sie rasch; ein Minimum trat ein am 19. Mai 1906 mit 230 Millionen, um dann mit den üblichen Monatsschwankungen wieder zu steigen und an den letzten Monatsschlüssen (September, Oktober, November) jedesmal über 270 Millionen etwas hinauszugehen (299 Millionen am 22. Dezember).

Der Betrag der metallisch nicht gedeckten Noten hatte Ende 1904 200 Millionen überschritten, war zur Zeit des Friedensschlusses noch über 160 Millionen. Seitdem hat er wesentlich abgenommen, sank im Mai 1906 sogar unter 100 Millionen und war seither nur an den Monatsenden des Juni, August, September, Oktober, November über 120 Millionen (153 Millionen am 22. Dezember).

Wichtiger als der Barschatz und sein Verhältnis zum Notenumlauf ist für die japanische Währung seit den großen Auslandsanleihen von 1905 das Goldguthaben der japanischen Regierung in London. Diese hat aus dem Erlöse der $4^1/_2$prozentigen Anleihe 365 Millionen abgezweigt, die in London in Gold gehalten werden, wozu noch zeitweise die weiteren Goldbestände kamen, die sich aus den sonstigen Finanzoperationen ergaben. Diese Goldbestände hat die Regierung bei der Bank hinterlegt, welche sie nutzbar anzulegen sucht. Für den Londoner Geldmarkt hat das bekanntlich in den letzten anderthalb Jahren erhebliche Bedeutung gehabt. Diese Posten stecken im wöchentlichen Status der Bank unter den „Depositen des Staates" und „Vorschüsse an Private". Daher ist der Bestand der staatlichen Depositen jetzt so wichtig für die Beurteilung der japanischen Währung wie der Finanzlage des Staates.

Während die Guthaben des Staates bei der Bank Ende März 1905 30 Millionen betrugen, Ende Mai 93 Millionen, sprangen sie am 10. Juni auf 228 Millionen (ebenso die Vorschüsse von 90 auf 235 Millionen) und Anfang November auf 370 Millionen, Ende Dezember auf 460 Millionen, und stiegen bis zum 19. Mai 1906 auf 599 Millionen. Seitdem sind sie allmählich wieder gesunken auf 424 Millionen (am 22. Dezember). Diese Summe stellt also das Goldguthaben der Regierung dar, vermindert um den Betrag der staatlichen Depositen in Japan, die vor dem Kriege nur ausnahmsweise über 30 Millionen hinausgingen.

Die Banknoten kommen in Japan im wesentlichen nicht durch die Ausleihungen der Bank an Private, sondern durch das Bedürfnis der staatlichen Finanzverwaltung in Umlauf. Die Gefahr war vorhanden, daß die großen Zahlungen des Staates zu einer übermäßigen Steigerung der im Umlauf befindlichen Zahlungsmittel führen würden. Allerdings hat ja die Menge der im Umlauf befindlichen Noten zugenommen. Aber es kommt in Betracht, daß ein Teil dieser Noten in Korea und der Mandschurei in Umlauf gesetzt ist. Der Betrag wurde Ende 1904 auf gut 26, Ende 1905 auf

gut 36 Millionen geschätzt, so daß am letzteren Termin in Japan selbst doch nur 276 Millionen in Umlauf gewesen wären, gegen 232 Millionen aus den Jahresschlüssen 1902 und 1903. Das ist, da Kurantmünzen tatsächlich nicht umlaufen, doch im ganzen sehr wenig für ein Volk von 46 Millionen. Je mehr der Verkehr sich entwickelt, je mehr die Preise steigen, je größer die Zahlungen werden, umsomehr muß naturgemäß der Bedarf an Umlaufsmitteln wachsen, so daß in der bisherigen Vermehrung der Noten nichts Bedenkliches zu sehen ist.

Daß die durch die staatlichen Zahlungen in Umlauf gekommenen Noten möglichst rasch wieder dem Verkehr entzogen würden, war eine der notwendigen Maßregeln. Die Erhöhung der Steuern, die inländischen Anleihen, die Verteilung ihrer zahlreichen Einzahlungstermine hat, wie dem Geldbedarf, so auch der Währungspolitik gedient.*) Tatsächlich ist der Umlauf der Noten sehr rasch. Bei der Bank war:

	der Notenausgang	der Noteneingang
1903	1348 Millionen Yen	1347 Millionen Yen
1904	1563 " "	1509 " "
1905	1517 " "	1491 " "

Die Zahlen sind annähernd in gleichem Verhältnis gewachsen, wie die durchschnittlich im Umlauf befindliche Notenmenge.**)

VI.

Daß die Gefahren für den Bestand der japanischen Währung überwunden sind, ist nur möglich gewesen durch die Anleihen im Auslande. Aber nicht nur für den Krieg brauchte Japan fremdes Kapital. Der Mangel an Kapital, der hohe Zinsfuß ist seit Jahren ein stehender Gegenstand der Klagen der japanischen Volkswirte. Die öffentliche Meinung aber verhielt sich bis vor kurzem gänzlich ablehnend gegen die Heranziehung fremden Kapitals. Und dieses selbst hielt sich scheu zurück, auch nachdem 1899 das ganze Land ausländischer Unternehmungslust geöffnet war, während freilich der Erwerb von Landbesitz durch Ausländer verboten blieb.

Jetzt hat sich die Stimmung in Japan geändert. Jetzt sehen wir die lebhaftesten Bestrebungen im Gange, den belebenden Regen fremden Kapitals dem japanischen

*) Eine eigentümliche Schwierigkeit für den japanischen Geldumlauf ist durch das neuerliche Steigen des Silberpreises erfolgt. Der Silberpreis ist so hoch, daß die Ausfuhr der japanischen Scheidemünze rentabel geworden ist. Es werden deshalb die silbernen Scheidemünzen eingezogen und mit geringerem Gewichte ausgeprägt, nämlich nach dem Gold-Silberverhältnis 1 zu 21,6 statt 1 zu 28,753 wie bisher.

**) Mit der Notwendigkeit, die Noten auch aus dem kleinsten Verkehr rasch herauszuziehen, und mit der Förderung der Sparsamkeit ist auch eine eigentümliche Maßregel begründet worden. Unter dem Namen Sparanleihescheine gibt die halbstaatliche Hypothekenbank mit 4 Prozent verzinsliche Scheine von 5 Yen aus. Sie werden in 20 Jahren zur Rückzahlung ausgelost, und damit wird eine Auslosung von Prämien bis zu 500 Yen verbunden. Es ist also eine Prämienanleihe der Bank (wie ja bekanntlich auch der französische Crédit Foncier auf seine Pfandbriefe Prämien bei der Auslosung gibt). Der Verkauf der Scheine erfolgt durch die Post in Japan, Formosa, China und Korea. Von September 1904 bis Februar 1906 waren 8 Serien für zusammen 11 128 000 Yen ausgegeben. Der Erlös ist bei der staatlichen Depositenkasse zu hinterlegen, wonach der Hauptzweck der Maßregel der sein dürfte, Mittel zu beschaffen, um auf den Markt der Staatspapiere einwirken zu können.

Boden zuzuführen. Der Weg dazu ist ein doppelter: Leihkapital für japanische Unternehmungen, seien es staatliche oder private, zu beschaffen oder ausländische Unternehmungen ins Land zu bringen.

Als Vermittler für die erstere Art tritt naturgemäß zunächst der Staat auf. Wenn er an den ausländischen Geldmarkt geht für neue Anleihen, tut er das ebenso, wie wenn schon vorhandene Wertpapiere exportiert werden. Letzteres wird namentlich nach Emission der zum Kauf der Eisenbahnen dienenden Obligationen in noch größerem Umfange erfolgen als bisher. Wie der Staat können auch die Kommunalverbände im Auslande leihen, und einige große Gemeinden, wie Osaka, Tokyo, Yokohama, haben das bereits getan, werden es für ihre großen Hafenbauten und sonstigen Unternehmungen auch noch weiter tun. Für kleinere Verbände wird das kaum möglich. Hier soll die halbstaatliche Gewerbebank (Kogyo Ginko) eingreifen. Die Regierung hat im Juni 1906 ein Rundschreiben an die Kommunalverbände erlassen, wonach sie sich der Vermittlung dieser Bank bedienen sollen, wenn sie Anleihen aufnehmen wollen. Auch dem koreanischen Staat hat sie eine Anleihe von 10 Millionen gegeben. Die Gewerbebank hat daher im Februar auch ihr eingezahltes Kapital von 5 auf 13,75 Millionen erhöht, davon sind 7,5 Millionen in volleingezahlten Aktien von Panmure, Gordon u. Co. in London übernommen. Auch ihre Obligationen wird die Bank wohl im Auslande unterzubringen suchen, um billiges Kapital heranzuziehen. Am Schluß des ersten Semesters 1906 hatte die Bank unter ihren Aktiven 19,67 Millionen Yen Staats- und Kommunalanleihen und 12,8 Millionen Darlehen und Beteiligungen bei gewerblichen Unternehmungen, zusammen 32,5 Millionen, 17,6 Millionen mehr als im Vorjahre.

Um die Beschaffung von Leihkapital für gewerbliche Unternehmungen zu erleichtern, sind im März 1904 durch Gesetz Eisenbahn-, Bergwerks- und Fabrikunternehmungen in die Lage versetzt, eine Vermögensmasse zu bilden, welche als Ganzes verpfändet werden kann. Damit soll für Obligationen, die auch an Ausländer veräußert werden können, die nötige Sicherheit geschaffen werden. Bisher haben davon vier von den fünf großen Eisenbahngesellschaften (Kansai, Sanyo, Kyushu, Hokkaido Tanko) Gebrauch gemacht, für welche das in Zukunft gegenstandslos wird wegen der Verstaatlichung. Auch die Elektrische-Licht-Gesellschaft in Tokyo hat 500 000 £ geliehen. In Zukunft wird sich das unzweifelhaft noch mehr entwickeln, namentlich im Verkehrs- und im Bergwesen. Am „Export" japanischer Wertpapiere wird erheblich verdient werden können. Wie sehr man damit rechnet, zeigt, daß kürzlich ein Jahrbuch der Börse von Tokyo in englischer Sprache erschienen ist. An den englischen Markt wendet man sich so gut wie ausschließlich. Die politische Allianz wird aufs rein wirtschaftliche Gebiet verpflanzt.

Bisher äußerte sich dies im Zusammenwirken japanischer Banken, der Specie Bank und der Gewerbebank, mit englischen, gelegentlich auch mit amerikanischen Finanzhäusern. Jetzt entstehen auch gemeinschaftliche Finanzunternehmungen, in denen bekannte japanische Financiers mit Fremden zusammenwirken und zu welchen das Kapital wesentlich aus Europa kommt. So wurde zuerst im September 1905 die Japanese and British Financial Corporation mit einem Kapital von 6 Millionen Yen gegründet. Dann wurde die Anglo-Japanese-Bank ins Leben gerufen mit einem Kapital

von 2 Millionen £ in 200 000 Aktien, von denen zunächst 100 000 ausgegeben sind. Nur ein Zwanzigstel des Kapitals ist japanisch. Der Zweck ist, Darlehen an Unternehmer in Japan, Korea und der Mandschurei zu vermitteln. Am 2. Dezember 1906 wurde der Betrieb der Bank mit großen Feierlichkeiten in Tokio eröffnet.

Dies Zusammenarbeiten japanischer und ausländischer Unternehmer und Kapitalisten ist auch der Weg, auf dem ausländisches Kapital direkt in japanischen Unternehmungen angelegt werden kann. Einzelne Anfänge davon gab es schon vor dem Kriege, so das Eindringen der Standard Oil Company in die japanische Petroleumindustrie, die etwa ein Drittel des Inlandbedarfes deckt, Beteiligung von Amerikanern an der Zigarettenfabrikation, was durch das Monopol ein Ende gefunden hat, usw. Seit dem Kriege stößt man häufiger auf Notizen hierüber in der Presse: über eine Gesellschaft zur Herstellung elektrischer Leuchtkörper in Verbindung mit der amerikanischen General Electric Company (1,6 Millionen Kapital), über Getreidemühlen in der Mandschurei, über Fensterglasfabrikation ($1^1/_2$ Millionen Kapital) durch Belgier und Japaner (bisher kommt alles Fensterglas aus Belgien), über eine Zelluloidfabrik mit 6 Millionen. Viel gesprochen wird von einem großen Werk, das Armstrong & Co. am Banyu-Flusse errichten wollen zur Fabrikation von Cordit und Schießbaumwolle. Von der Beteiligung deutscher Unternehmer und deutschen Kapitals habe ich nirgends gelesen. Und doch scheint es dringend wünschenswert, daß man das Feld nicht allein Engländern, Amerikanern, Belgiern überlasse!

Mit dem Einfließen fremden Kapitals direkt und indirekt wegen des dadurch geweckten Vertrauens auf die Zukunft hängt es wohl zusammen, wenn seit dem September an die Stelle der Klagen über den schleppenden Geschäftsgang und die allgemeine Zurückhaltung plötzlich die größte Unternehmungslust getreten ist. Sie hatte vor dem Kriege nach der Krisis von 1900/01 sich eben wieder hervorgewagt, als der Krieg ihr rasch ein Ende machte. Das einzige, was in lebhaften Gang kam, war die merkwürdig späte Ausnutzung der in Japan so reich vorhandenen Wasserläufe zur Gewinnung elektrischer Kraft. Seit dem September ist das anders. Jede Zeitung enthält Nachrichten über Neugründungen, über Kapitalvergrößerungen. Bemerkenswert sind auch die Fusionen kleinerer Betriebe zu größeren Unternehmungen, so in der Bierbrauerei, der Zündholzfabrikation, der Zuckerraffinerie.*) Auch im Bergwesen, namentlich im Hokkaido (Yezo), wo man sich von der Verstaatlichung der Eisenbahnen erhebliche Vorteile verspricht, schießen die neuen Unternehmungen in Menge auf. Nach einer Angabe des „Nichi Nichi" wären vom Juli 1905 bis November 1906 Gesellschaften mit einem Kapital von 1002 Millionen geplant. Die wirklich eingetragenen Gesellschaften hätten freilich nur ein Kapital von 270 Millionen gehabt. Aber auch das ist sehr erheblich.

VII.

Je mehr Japan sich dem Auslande verschuldet, umsomehr drängt sich die Frage auf, wie es diese Verpflichtungen erfüllen kann. Entwicklung der wirtschaftlichen

*) Unter dem Einfluß der Zoll- und Steuergesetzgebung hat sich diese ganz überraschend entwickelt. Japan hat 1905 nur noch ganz wenig raffinierten Zucker eingeführt (4800 Tonnen), dafür aber plötzlich angefangen zu exportieren (14 800 Tonnen). Der Rohzucker kommt teils aus Formosa, teils aus Hinterindien.

Kräfte daheim, Ausdehnung der wirtschaftlichen Tätigkeit auf das Ausland ist heute in Japan ebenso sehr die Parole wie in anderen vorwärts strebenden Staaten.

Japan hat lange eine Industriepolitik gehabt, ohne Schutzzölle. Als es durch die Vertragsrevision die Verfügung über seinen Zolltarif erlangte (1899), gab es sich einen Tarif, der nur schwach protektionistische Bestrebungen zeigte. Vor allem sollte er Geld einbringen, und die 1904 und 1905 eingeführten Zuschläge hatten zunächst ausschließlich diesen Zweck. Das einzige, was die erste Tagung des japanischen Reichstages nach dem Kriege im Steuerwesen Neues brachte, war der neue Zolltarif, der am 1. Oktober 1906 in Kraft trat. Die Regierungsvertreter haben ausdrücklich erklärt, daß er nur finanzielle Zwecke habe. Aber man wird bei näherer Prüfung nicht bestreiten können, daß er von schutzzöllnerischen Bestrebungen nicht ganz frei ist. Die Erhöhungen, die er bringt, können freilich zunächst nur teilweise in Kraft treten, da zahlreiche wichtige Positionen bis 1911 vertraglich gebunden sind. Nur gegenüber Ländern, die kein Recht auf Meistbegünstigung haben, wirkt er vollständig. Das sind aber nur: die Balkanstaaten (außer Griechenland), etliche minderwichtige amerikanische Staaten, Australien (außer Queensland) und in Asien die Türkei, Persien, China und Korea. Die Einfuhr aus den japanischen Besitzungen wird als meistbegünstigte behandelt. Das ist auch für die Einfuhr aus der neuen Besitzung Kwangtung ausdrücklich erklärt, so daß Einfuhren von dort vor der Einfuhr aus China zollbegünstigt sind.

Daß der neue Zolltarif systematisch schöner geordnet ist als der alte, ist, wie in anderen Ländern, weniger wichtig als die allgemeine Erhöhung der Zollsätze. Einen gewissen Maßstab geben die Sätze für nicht besonders aufgezählte Waren. Bisher betrug bei diesen der Zoll für Rohprodukte 10 Prozent des Werts + 5 Prozent Kriegszuschlag, für Fabrikate 20 Prozent + 10 Prozent. Von jetzt an beträgt er für Rohprodukte 10 Prozent, für Halbfabrikate 20 Prozent, für grobe Ganzfabrikate 30 Prozent, für feine Ganzfabrikate 40 Prozent. Bei den Einzelpositionen ist der Vergleich dadurch erschwert, daß vielfach Wertzölle durch spezifische ersetzt sind. Im ganzen sind Rohstoffe und Hilfsstoffe der Industrie wenig erhöht, feinere Fabrikate, die bei der Einfuhr aus Europa die wichtigeren sind, haben im allgemeinen eine Verdopplung erlitten, sind gelegentlich noch höher als der alte Zoll plus Kriegszuschlag. Ermäßigungen sind selten, Zollbefreiungen nur für einige Rohstoffe (Borsten, Knochen, Kohlen, Kautschuk) neu hinzugekommen. Agrarschutztendenzen sind nicht zu verkennen in den Zöllen auf Vieh, Holz, Getreide, Mehl, Malz (für Deutschland wichtig!).

Daß man sich der Verteuerung, die durch die Zölle eintritt, bewußt ist, zeigt sich in der Fürsorge für die Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkte. Es sind Einrichtungen geschaffen für die Rückvergütung von Zöllen auf eingeführte Materialien, die nach Weiterverarbeitung im Inlande ausgeführt werden, und für zollfreie Einfuhr zur Veredlung (so von Garnen und Geweben zum Bleichen, Färben, Drucken, von Pelzwerk zur Zubereitung, von Porzellan zur Bemalung usw. (Kaiserliche Verordnung vom 26. September 1906).

Das führt schon hinüber zu den Bestrebungen zur Förderung der wirtschaftlichen Expansion. Bei allen Erörterungen darüber spielt die Zahlungsbilanz ihre Rolle. Methodisch vor allem ist bekanntlich Jung-Japan. So kommt, wie nach dem

Lehrbuch, alles zur Sprache, was die Aktiva Japans bessern kann. Man interessiert sich für den wachsenden Fremdenverkehr, der tatsächlich immer größere Summen nach Japan bringt, für Auswanderung, Unternehmungen im Auslande, Hebung der Hochseefischerei, Ausdehnung der Schiffahrt unter japanischer Flagge. Diese Expansionspolitik führt aber auch zu den internationalen Schwierigkeiten, in welchen sich Japan befindet.

Über die Seeschiffahrt während des Krieges hat kürzlich L. Rieß in dieser Zeitschrift berichtet.*) Es genügt, hier daran zu erinnern, daß der Staat einen erheblichen Teil der japanischen Handelsflotte als Hilfskreuzer und für Transportzwecke in Anspruch nahm, die Auslandslinien ihren Dienst einstellten und nur für den Verkehr nach ostasiatischen Ländern bald wieder aufnahmen, daß die Kriegsverluste (71 000 Tonnen) durch umfangreiche Ankäufe weit mehr als ausgeglichen wurden, daß Schiffe unter fremder Flagge einen erheblichen Teil des vorher unter japanischer Flagge besorgten Verkehrs übernahmen.

Als der Friede kam, war, teils durch die reiche Beute im Frühjahr 1905 aufgefangener Prisen, teils durch die großen Ankäufe der Tonnengehalt der Dampferflotte — der der Segelschiffe ist unverändert — stark angewachsen, von 663 000 Tonnen (brutto) zu Ende 1903 auf fast 940 000 Tonnen am Ende des Jahres 1905. Die Zahl der Dampfer von mehr als 1000 Tonnen Gehalt war von 197 auf 292 gewachsen, ihr Tonnengehalt von 512 000 auf 744 000. So wurden nicht nur im Laufe des Winters 1905/06 die alten Linien wieder befahren, zum Teil (nach Mittel- und Nordchina und nach Korea) in intensiverem Betriebe als früher, es wurde auch seitens der Toyo Kisen Kaischa, welche bisher über Honolulu nach San Francisco fuhr, eine neue Linie Hongkong—Japan—Callao—Iquique ins Leben gerufen, von der Nippon Yusen Kaischa eine regelmäßige Verbindung über Hongkong nach Siam hergestellt. Von Bedeutung ist auch, daß aus einem großen Reedereiverband nach langen Verhandlungen eine neue große Schiffahrtsgesellschaft, eine Art Trust, ins Leben gerufen ist, die gleichberechtigt neben die drei bisher bestehenden großen Gesellschaften tritt. Dagegen sind die Verhandlungen der Toyo mit der Pacific Mail S. S. C. wegen Ankauf ihrer Schiffe gescheitert.

Daß die mit erheblichen Staatssubventionen arbeitende japanische Schiffahrt den europäischen Gesellschaften, unter ihnen auch den deutschen, eine sehr lästige Konkurrenz macht, ist bekannt. Einige Verminderung dieser Subventionen ist neuerdings eingetreten und wird wohl noch weiter erfolgen. Daß man aus Sparsamkeit von dieser kostspieligen Schiffahrtspolitik ganz abgehen werde — die Prämien und Subventionen aller Art für die Schiffahrt und den Schiffbau dürften 9 Millionen Yen überschreiten — ist jedoch unwahrscheinlich, da man nur auf diesem Wege die nach dem Kriege erst recht notwendige große Zahl von Hilfskreuzern und Transportschiffen sich zu jederzeitiger Verfügung sichern kann. Dem letzteren Zwecke soll auch die Gründung einer „Freiwilligen Flotte" dienen, für welche bis Anfang September 1906 über 7 Millionen Yen gesammelt sein sollen.

Daß an sich die Konkurrenz der japanischen Dampferflotte nicht so sehr gefährlich ist, zeigt ein Blick auf ihre Zusammensetzung dem Alter nach. Vergleichen

*) Für die Gegenwart vgl. den lehrreichen Bericht in der Beilage zu den „Nachrichten für Handel und Industrie" vom 20. Oktober 1906.

wir diese mit dem der deutschen Flotte, so hatte letztere 1905 im ganzen gut den dreifachen Tonnengehalt. Aber bei den Schiffen unter 5 Jahren hatte Deutschland den zehnfachen, im Alter von 5 bis 10 und 10 bis 15 Jahren den vierfachen Tonnengehalt. Bei den Schiffen im Alter von mehr als 20 Jahren übertraf der japanische Tonnengehalt den deutschen. Das zeigt auch die sinkende Rentabilität der Schiffahrtsgesellschaften. Die Nippon Yusen Kaischa hat im letzten November ihre übliche Dividende von 12 Prozent nur verteilen können durch starke Verminderung des Vortrags.

Wie in der Seeschiffahrt sucht Japan sich auch auf anderen Gebieten zu emanzipieren. So ist durch die Eröffnung des Verkehrs auf dem neuen Telegraphenkabel, das über die Bonin-Inseln nach Guam führt (1. August 1906), der Anschluß an das amerikanische transpazifische Kabel hergestellt und größere Unabhängigkeit von den englischen Gesellschaften erreicht.

Für die Beschleunigung der Verbindung Japans mit Europa ist die neue Dampferlinie wichtig, welche im Herbst 1906 die Russen zwischen Tsuruga und Wladiwostok eröffnet haben. Auf diesem Wege soll man jetzt in 15 Tagen von Tokio nach Petersburg fahren können, was nach Eröffnung der nordwestsibirischen Bahn auf 13 Tage vermindert werden soll. Über die Eröffnung des direkten Verkehrs über die südmandschurische Bahn ist dagegen bisher keine Einigung erzielt.

Bei der Herstellung direkten Verkehrs mit fremden Ländern handelt es sich nicht mehr bloß um den Warenverkehr. In dem einst hermetisch abgesperrten Japan wird die Auswanderung ein wichtiger Gegenstand der Erörterung. Sie soll die ins Ausland fahrenden Schiffe füllen. Die Ersparnisse der Auswanderer sollen Rimessen liefern zur Bezahlung der Forderungen des Auslandes. Die wachsende Zahl der in Süd- und Mitteljapan schon so dichten Bevölkerung soll dafür das Material liefern. Mit verblüffender Nüchternheit wird dieser Menschenexport als Gegengewicht gegen den Export der Wertpapiere erörtert. Es scheint auch — brauchbares Zahlenmaterial fehlt —, als ob die Auswanderung tatsächlich rasch zunehme. In den eigenen Kolonialgebieten im Norden fehlt es überhaupt noch an Menschen. Aber wenn neuerdings die Auswanderung dahin auch zunimmt und von 1899 bis 1904 228 000 mehr Einwanderer als Auswanderer verzeichnet sind, so ist doch noch unendlicher Raum vorhanden. Die Einwanderung soll 1905 und 1906 stark zugenommen haben. Nach Formosa, nach China, nach Korea gehen Händler und Handwerker, keine Lohnarbeiter, keine Bauern. In Formosa hatten ihren gesetzlichen Wohnsitz im Jahre 1903 erst 51 000 Japaner, von denen ein ziemlicher Teil auf die Beamten und ihre Familien kommen dürfte. Für die offenen Plätze Chinas gibt die dortige Zollstatistik für 1905 die Zahl der japanischen Bewohner mit 16 910 (729 kaufmännische Firmen) doch wohl zu niedrig an. In der Mandschurei und in Korea haben sich die Japaner durch den Krieg sehr stark vermehrt. Für Korea wird ihre Zahl im Sommer 1906 auf 72 500 angegeben, davon allein in Fusan 20 000, in Söul 15 000, in Tschimulpo 13 000.

Obgleich in Japan viel von Ansiedlung von Bauern in Korea gesprochen ist, so wird eine solche schwerlich großen Umfang erreichen. Um was es sich in Korea und der Mandschurei handeln kann, ist eine Durchdringung des Landes mit japanischen Unternehmern und Händlern. Für Korea schwebt als Muster die wirtschaftliche Er-

schließung Ägyptens und Tunesiens offenkundig vor. Von der Herstellung geordneter Zustände erwartet man große Vorteile auch für Japan. Das systematische Vorgehen der Japaner findet freilich bei den Koreanern noch wenig Gegenliebe. In der Mandschurei liegt die Sache noch schwieriger. Hier stoßen die Japaner auf die Konkurrenz der Chinesen selbst. Wenn das vielberedete Erwachen Chinas zu einer Beseitigung der bisherigen Schandwirtschaft der Beamten führt, so werden auch die Erwerbsunternehmungen der Chinesen eine ganz andere Sicherheit haben und Leistungsfähigkeit entwickeln als bisher. Es wäre auch irrig, dem Gedanken der „Solidarität" der Ostasiaten eine weitgehende Bedeutung zu geben. Die Chinesen werden sich der Japaner bedienen, soweit sie ihnen gegen die Europäer nützlich sind. Sie werden, gerade wenn ein nationales Selbstbewußtsein wirklich entsteht, wenig geneigt sein, die Vorherrschaft der Japaner an die Stelle derjenigen der Europäer zu setzen. Schon jetzt macht sich der Interessenkonflikt geltend. Die japanischen Zeitungen äußern ihre Ungeduld über das hinterhaltige Wesen der Chinesen und ihre ungehörigen Ansprüche und stellen Betrachtungen darüber an, warum die Japaner in China unbeliebt seien. In den unklaren Verhältnissen der Mandschurei ist Reibungsstoff in Fülle vorhanden. Kommen doch auch die Verhandlungen mit den Russen über den Eisenbahnanschluß bei Changchun, über die Einrichtung chinesischer Zollämter an den Grenzen Rußlands und der Mandschurei nicht aus der Stelle. Solange diese Dinge nicht geordnet sind und solange die im Kriege wiederhergestellte zollfreie Einfuhr von Waren in Wladiwostok die Versorgung der Nordmandschurei mit zollfreien Waren von Osten her ermöglicht, kann auch die in den Händen der Japaner befindliche südmandschurische Bahn ihre volle Wirksamkeit nicht erlangen.

In dieser besitzen die Japaner allerdings zunächst ein wirksames Mittel wirtschaftlicher Durchdringung. Für die Verwaltung des von Rußland abgetretenen Besitzes an Eisenbahnen und Bergwerken hat man die Form einer besonderen Aktiengesellschaft, der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft gewählt, deren Begründung eins der großen Ereignisse des Jahres 1906 ist.

Das Kapital der Gesellschaft soll 200 Millionen Yen betragen in einer Million Namensaktien. Davon entfallen 100 Millionen auf den Staat als Gegenwert für den von ihm eingebrachten Eisenbahnbesitz, rund 950 km, und die Kohlengruben von Fuschun und Yentai. Die anderen Aktien dürfen nur von Japanern und Chinesen erworben werden, während man die auszugebenden Obligationen in Europa und Amerika unterzubringen hofft. Der japanische Staat garantiert eine Dividende von 6 Prozent auf 15 Jahre. Zunächst sind im Oktober 1906 20 Millionen Yen zur Zeichnung aufgelegt, die nicht weniger als 1077 mal überzeichnet sind, ein Symptom der erhitzten Spekulation. Die Chinesen haben sich übrigens ziemlich fern gehalten. Die zahlreichen Zeichnungen in den chinesischen Handelsstädten sollen meist solche von Japanern sein.

Als Zweck der Gesellschaft ist angegeben: Betrieb der Eisenbahn (sie wird auch die Linie von Changchun nach Kirin bauen), Bergbau, Lagerhausbetrieb und Seetransport. Ob der letztere von der Gesellschaft selbst betrieben oder einer bestehenden Schiffahrtsgesellschaft anvertraut wird, steht noch dahin.

Wie sehr es sich um ein halbstaatliches japanisches Unternehmen handelt, zeigt nicht bloß die starke Kapitalbeteiligung des Staates. Das Ende Juli von der Re-

gierung berufene Organisationskomitee vereinigte unter dem Vorsitze des Generals Kodama eine lange Reihe hoher Offiziere, Beamter, Finanzleute und Politiker. Zum Präsidenten der Gesellschaft ist der bisherige Generalsekretär von Formosa, Goto, ernannt. Der Sitz der Hauptverwaltung ist in Tokio.

Durch diese Bahn, die bei Antung resp. Wiju Anschluß an die der japanischen Regierung gehörenden koreanischen Bahnen erhält, wird man die Verkehrsverhältnisse beherrschen, wie man den Geldumlauf durch die Notenemission der Niederlassungen der Specie Bank in Ordnung zu halten sucht. Im Freihafen von Tairen (Talien, Dalnij) ist die Einfallspforte gegeben, die der Regel nach eisfrei, dem vier Monate lang durch den Frost geschlossenen Yingkao (Niutschwang) starke Konkurrenz machen wird. Um so leichter konnte man Anfang Dezember den Chinesen die Verwaltung von Yingkao zurückgeben, aus der sie seit 1900 verdrängt gewesen waren.

Einstweilen handelt es sich bei dem allen noch um Zukunftsaussichten. Tairen ist am 1. September dem Verkehr geöffnet. Aber im Oktober wurde noch bitter geklagt, daß dort alles unfertig sei, der Handel sich nicht entwickeln könne. Auch der Eisenbahnverkehr war noch mannigfach gehemmt. Wie rentabel er werden wird, ist noch ganz unberechenbar. Aus den Kohlengruben von Fuschun allein rechnen japanische Zeitungen einen Reingewinn von 1 Million heraus. Der Betrieb der Eisenbahnen soll bei 4,5 Millionen Betriebsausgaben zunächst 3,5 Millionen Überschuß liefern.

Einen anderen Charakter als in Asien trägt die japanische Expansion in ihrer Ausdehnung nach Westen. Auch hier hat der japanische Händler einen großen Anteil. In der Hauptsache handelt es sich aber um Arbeiterwanderung. Diese entwickelte sich seit den achtziger Jahren nach Honolulu. Anfang 1905 sollen auf den Sandwich-Inseln etwa 70 000 Japaner gewesen sein. Von den 86 000 Japanern, welche der Zensus der Vereinigten Staaten 1900 feststellte, waren die meisten in Hawaii. Von dort gingen sie aber in wachsender Zahl weiter nach dem amerikanischen Festland. Im Laufe des Jahres 1905 allein wären nach einer japanischen Zeitungsnotiz 8000 Japaner von Honolulu nach den Vereinigten Staaten gegangen.

Wenn man weiß, wie die Masse der Bevölkerung in Kalifornien sich zur Chineseneinwanderung verhält, wie die Agitation gegen die Asiaten zum dauernden Bestand der lokalen Politik gehört, so mußte man darauf gefaßt sein, daß diese sich auch gegen die Zunahme der Japaner wenden würde, wie das bekanntlich in der letzten Zeit eingetreten ist. Auf die hieraus entstandenen, zum Teil mit der inneren Politik der Vereinigten Staaten zusammenhängenden Schwierigkeiten kann hier nicht näher eingegangen werden. Die japanische Presse ist, was nicht immer der Fall ist, mit bemerkenswerter Disziplin auf die Absicht der Regierung eingegangen, die Angelegenheit mit Ruhe zu behandeln. Aber je mehr auf der einen Seite Japan, auf der anderen Seite die Vereinigten Staaten ihre Tätigkeit über die Landesgrenzen hinaus erstrecken, um so häufiger werden die Reibungen eintreten, an denen es schon jetzt auch anderwärts nicht fehlt, so beim Robbenfang in den nördlichen Meeren, so auf den Philippinen. Die Freundlichkeit gegen Japan, die man in den Vereinigten Staaten immer geradezu demonstrativ gezeigt hat, wird sich vielleicht nicht mehr so durchführen lassen, wenn man nicht bloß mit fleißigen Studenten und höflichen kleinen Kaufleuten in Berührung kommt. Unter den auswandernden Japanern sind nicht immer die angenehmsten

Elemente, und die Klagen der japanischen Behörden in Korea über manche ihrer Landsleute lauten heute nicht weniger beweglich als die, welche mir der japanische Konsul in Fusan schon 1886 aussprach.

Mit der Erkenntnis einsichtiger Japaner, daß eine starke Arbeiterwanderung nach den pazifischen Staaten Nordamerikas die Freundschaft beider Länder stark belaste, hängt es wohl auch zusammen, wenn im Jahre 1906 Bestrebungen lebhaft geworden sind, neue Ziele dafür zu finden. Von Mexiko und von Chile, auch von Brasilien ist viel die Rede gewesen. Dort seien die Gelegenheiten zu lohnender Arbeit reichlich vorhanden. In der Begründung der Dampferlinie nach Südamerika (als Rückfracht soll Chilesalpeter dienen) hat das schon praktischen Ausdruck gefunden.

In den Ersparnissen der Aus- und Rückwanderer — denn die meisten von ihnen kehren in die Heimat zurück — sieht man ebenso den wirtschaftlichen Vorteil, wie in der Nachfrage nach japanischen Produkten, die dadurch im Auslande entsteht. Die Ausfuhr nach Hawaii (durchschnittlich 2 Millionen Yen) ist ganz durch die dortigen Japaner hervorgerufen.

Überblicken wir die gesamte wirtschaftliche Lage Japans, so zeigt sich uns ein Bild nicht ohne Schatten. Der Krieg hat die Zukunft unzweifelhaft schwer belastet. Die Notwendigkeit, für diese Lasten Deckung, für die wachsende Bevölkerung Nahrung und Arbeit, für die Produktion Absatz zu finden, die die wirtschaftliche Expansion Japans vorwärts treibt, steigert auch die politischen Gefahren der Zukunft. Aber wir sehen dem gegenüber ein starkes Selbstvertrauen, eine jugendliche Unternehmungslust, einen starken Willen, ein klares Handeln, die Respekt fordern, auch wenn sie gelegentlich unbequem werden.

Man ist sich in Japan, im Gegensatz zu früheren Zeiten, klar darüber geworden, daß man, um vorwärts zu kommen, die Hilfe fremden Kapitals braucht. Es wäre zu wünschen, daß Deutschland, dem Japan geistig so viel verdankt, auch wirtschaftlich sich an dieser Hilfe beteilige. Nicht bloß, weil es wirtschaftlich vorteilhaft und politisch klug wäre, sondern weil Japan im Osten eben doch den Kulturfortschritt darstellt.

Nachschrift. Die Handelsstatistik für 1906 ergibt zum ersten Male seit 1895 einen kleinen Ausfuhrüberschuß, nämlich:

Waren-Ausfuhr	423,7 Millionen,	gegen das Vorjahr	+ 102,1 Millionen,
Waren-Einfuhr	418,8 "	" " "	— 69,7 "

Die Ausfuhr hat sich gegen 1900 verdoppelt, die Einfuhr ist trotz des Rückgangs höher als in irgend einem Jahre außer 1905. Der Rückgang der Einfuhr gegen 1905 erklärt sich durch die Verminderung der Einfuhr von Kriegsbedarf (Reis, Schiffe, Leder, Eisen) und von Rohbaumwolle (— 28 Mill.). Die Vermehrung der Ausfuhr ist namentlich bewirkt durch Rohseide (+ 38,6 Mill.), Kupfer (+ 9 Mill.), Seidenstoffe (+ 5,3 Mill.), Baumwollstoffe (+ 4,7 Mill.). Im ganzen wuchs die Ausfuhr von Rohstoffen um 19 Mill., von Halbfabrikaten (einschl. Seide) um 55 Mill., von Fabrikaten um 28 Mill.

Aus dem Stand der Japanischen Bank ist hervorzuheben:

	am 29. Dezember 1905:	am 19. Januar 1906:
Notenausgabe	340,3 Millionen Yen	297,9 Millionen Yen
Goldvorrat	148,4 " "	145,1 " "
Wechsel auf das Ausland . .	24,0 " "	23,3 " "
Staatsdepot	423,8 " "	366,4 " "

Einige nähere Angaben über das Budget für 1907/08 enthält der Abschnitt „Rundschau in allen Marinen“ dieses Heftes.

Die taktischen Eigenschaften der „Dreadnoughts".

Die englische Wochenschrift „Engineering" bringt in der Nummer vom 11. Januar eine Abhandlung über die taktischen Eigenschaften der „Dreadnoughts" oder — wie sie der Verfasser nennt — der „all-big-gun-one-calibre-battleships". Der Aufsatz stammt aus der Feder des Lieutenant-Commander Sims, des amerikanischen „Inspekteurs der Schießübungen". Sims verteidigt das Deplacement, die Geschwindigkeit und die Armierung der „Dreadnoughts".

Man sollte meinen, eine Verteidigung wenigstens des Deplacements der „Dreadnoughts" wäre jetzt nicht mehr nötig. Um die amerikanische Verteidigung dieses Typs aber verstehen zu können, muß man sich vergegenwärtigen, daß in einem Lande, wo im Jahre 1901 noch ein Monitor vom Stapel lief, es naturgemäß schwer ist, der Notwendigkeit eines „Dreadnought"-Deplacements Anerkennung zu verschaffen. Noch im vorigen Winter waren selbst unter den Marinebehörden zwei Richtungen vertreten. Der General Board schlug vor, „Dreadnoughts" zu bauen; der Board of Construction trat für 16 000 Tonnen-Schiffe ein. Damals entschied man sich im Repräsentantenhause dafür, daß Pläne für ein „Dreadnought"-Schiff ausgearbeitet würden. Noch im Sommer 1906 erhob Mahan seine gewichtige Stimme für kleinere Deplacements in seinem Aufsatze „Reflections, Historic and Other, Suggested by the Battle of the Japan Sea" („Proceedings of the U. S. Naval Institute" vom Juni 1906). Gegen diese Mahanschen Ausführungen hauptsächlich richtet sich Sims. Man wird mit der Annahme nicht unrecht haben, daß Sims, auf den sich übrigens auch der Präsident Roosevelt in seinem bekannten Briefe an den Vorsitzenden der Marine-Budget-Kommission beruft, durch seine Zeilen dem „Dreadnought"-Deplacement im Repräsentantenhaus zum Siege verholfen hat: die Bewilligung von zwei amerikanischen „Dreadnoughts" — einschließlich des im Jahre 1906 provisorisch bewilligten Schiffes — ist nach den neuesten vorliegenden Nachrichten gesichert.

Sims zieht ebenso wie Mahan Schlußfolgerungen aus der Schlacht bei Tsuschima. Er benutzt hierbei eine Skizze der Schlacht von Leutnant White der amerikanischen Marine. White hat seine Angaben von einem russischen Schiffbauingenieur, der in der Schlacht das Kriegstagebuch eines Linienschiffes (wahrscheinlich der „Ossljabja") zu führen hatte und anscheinend verhältnismäßig genau über Peilungen, Entfernungen, Geschwindigkeit usw. unterrichtet war. Da diese Skizze tatsächlich richtiger ist als diejenige, welche Mahan seinerzeit zur Verfügung stand, so hält Sims auch seine eigenen Schlußfolgerungen für richtiger — eine sehr bedenkliche Logik, wie wir später sehen werden.

Besondere Anregung geben uns die Simsschen Ausführungen dort, wo sie die Schießerfahrungen der amerikanischen Marine behandeln. Diese Abschnitte sollen in wörtlicher Übersetzung zuerst wiedergegeben werden.

I. Amerikanische Schießerfahrungen.

a) Einwirkung der Entfernungsänderung auf das Schießergebnis.

Versuche haben ergeben, daß es bei großer Entfernungsänderung auf großen Gefechtsentfernungen außerordentlich schwer ist, einen Gegner zu treffen. Auf kleinen Entfernungen ist der Einfluß der Abstandsänderung weit geringer.

Bei großen Entfernungen sind die halben bestrichenen Räume — bis auf welche die Aufsatzentfernung genau bekannt sein muß, damit Treffer erzielt werden*) — sehr klein, z. B. 50 Yards (46 m). Es ist deshalb schwer zu treffen. Die Beziehungen dieser Tatsache zur Taktik sind sehr wichtig: Es folgt daraus, daß man beim Manövrieren auf großen Gefechtsentfernungen nur wenig Treffer erzielen kann. Aber auch umgekehrt wird man unter diesen Umständen selbst nur selten getroffen werden können.

Die gefährlichste Lage, die man im Gefecht einnehmen kann, ist diejenige, bei welcher man dem Feinde Bug oder Heck zukehrt. Allgemein hat man angenommen, daß diese Lage auf allen Entfernungen gleichmäßig gefährlich ist. Das trifft aber nicht zu für große Entfernungsänderungen bei großen Entfernungen.

b) Die Beobachtung der Geschoßaufschläge beim Schießen.

Damit die Methode des Schießens richtig verstanden werden kann, ist es nötig, auf die wichtigsten Grundsätze der Schußbeobachtung näher einzugehen. Zur Erzielung von Treffern auf große Gefechtsentfernungen muß man die Aufsatzentfernung innerhalb gewisser Grenzen, d. h. bis auf die Hälfte des bestrichenen Raumes genau, kennen. Keines der gegenwärtig vorhandenen Entfernungsmeßinstrumente kann solche Entfernungen mit dieser Genauigkeit messen. Bei der Munition an Bord von in Dienst gestellten Schiffen, d. h. bei einer Munition, die nicht neu ist, ändert sich die Aufsatzentfernung mit jedem Kraftfaktor. Die Aufsatzentfernung für ein Kaliber ist selten dieselbe wie für ein anderes Kaliber. Selbst für Geschütze ein und desselben Kalibers zeigen sich Verschiedenheiten.

Da man sich niemals auf die Entfernungsmeßinstrumente verlassen kann, so folgt: Das einzige Mittel, die Batterie an den Feind zu bringen und dort zu halten, ist die Beobachtung der Aufschläge von oben. Wenn das Schiff nur Geschütze eines Kalibers hat, so ist die Beobachtung der Aufschläge verhältnismäßig leicht. Jeder Aufschlag gehört dann notwendigerweise diesem Kaliber an; die Aufschläge des Schiffes werden beobachtet durch einen Offizier mit einem Beobachtungskommando.

Wenn die Entfernung über 5000 Yards (4570 m) steigt, so kann man die Geschosse nicht mehr in ihrer Flugbahn verfolgen. Man kann deshalb die Aufschläge nur dann auseinanderhalten, wenn die Geschütze erheblich im Kaliber verschieden sind — wie 30,5 cm und 15 cm —. Nur in diesem Falle unterscheiden sich die Aufschläge in Form und Aussehen mit Bestimmtheit.

c) Störender Einfluß der Mittelartillerie auf das Schießen der schweren Artillerie.

Wir haben hinreichende Kenntnis von den Ergebnissen der Gefechtsschießübungen

*) Bei Abkommpunkt „Mitte Scheibe" sitzen dann sämtliche Schüsse in der Scheibe.

(battle practice*) und der daraus gezogenen feststehenden Lehren. Unsere Entwicklung fußt auf diesen Lehren; sie ist von Erfolg begleitet gewesen. Die Erfahrungen sind kurz folgende:

Wenn die Zielnummer eines Geschützes durch das nach dem Schusse ausströmende erhitzte Gas eines anderen Geschützes hindurch zielt, sobald sie nur irgend die Scheibe ausmachen kann, so wird sie immer vorbeischießen. Das erhitzte Gas und die erhitzte Atmosphäre brechen die Ziellinie. Der Zeitverlust beim Schießen, der seinen Grund in dieser Brechung hat, heißt „Störung" eines Geschützes durch das Feuer des anderen. Man hat Versuche angestellt zu dem Zwecke, um die größte Anzahl von Treffern der 30,5 cm- und 15 cm-Geschütze während eines Anlaufes von bestimmter Dauer zu erzielen. Wenn die 15 cm-Geschütze Schnellfeuer abgaben, so war die Störung, hervorgerufen durch die häufigen Gasausströmungen (etwa alle 2 Sekunden erfolgte eine Ausströmung,**) außerordentlich groß. Die Treffgeschwindigkeit der 30,5 cm-Geschütze wurde dadurch erheblich vermindert. Man konnte die 15 cm-Geschütze ganz unmöglich selbstständig feuern lassen, weil das Schiff dem Feinde mehr Schaden zufügen konnte, wenn man das unabhängige Feuern der 15 cm-Geschütze unterbrach und die 30,5 cm-Geschütze allein benutzte.

Es wurde daher der Versuch angeordnet, die Störung dadurch herabzumindern, daß man die Mittelartillerie Salven feuern ließ. Dies war über Erwarten erfolgreich. Bei dieser Methode wurden mehr Treffer in der Minute erzielt als vorher.

Ein Salvenfeuer ist nur möglich mit Geschützen, bei denen man dauernd das Ziel im Auge behalten kann, d. h. bei mittlerem Kaliber von 15 cm und weniger. Es ist natürlich nicht möglich mit 20,3 cm-Geschützen; ob es bei 17,8 cm-Geschützen Erfolg verspricht, ist fraglich. Das hängt ab von der Leichtigkeit, mit der die Zielnummer das Ziel bei der genommenen Erhöhung dauernd verfolgen kann. Wenn die 15 cm-Geschütze Schnellfeuer abgeben, so ist ihre durchschnittliche Feuergeschwindigkeit 7 Schuß in der Minute. Wenn aber diese Geschütze Salven feuern, so beträgt ihre Feuergeschwindigkeit durchschnittlich nicht mehr als 4 Schuß in der Minute. Das Beste, was je erreicht ist, sind 5 Schuß in der Minute.

Auf kurze Gefechtsentfernungen sind die Trefferprozente je nach dem Kaliber verschieden. Je größer das Kaliber, desto größer ist der Prozentsatz der Treffer. Bei großen Gefechtsentfernungen gilt dasselbe Gesetz: nur sind die größeren Kaliber außerdem noch dadurch im Vorteil, daß ihr Fallwinkel viel kleiner ist als der der kleineren Kaliber. Ihre bestrichenen Räume sind daher viel größer. Z. B. hat ein 30,5 cm-Geschütz auf 6000 Yards (5486 m) bei einer Anfangsgeschwindigkeit von 732 m einen Fallwinkel von $4^3/_4$ Grad. Das 15 cm-Geschütz hingegen hat bei derselben Anfangsgeschwindigkeit einen Fallwinkel von $8^1/_2$ Grad. Die entsprechenden bestrichenen Räume betragen für eine 9,1 m hohe Scheibe 110 m und 58,5 m. Diese beiden Zahlen kennzeichnen zur Genüge, wie viel schwerer es ist, auf diese Entfernung mit einem 15 cm-Geschütz zu treffen, als mit einem 30,5 cm-Geschütz.

Soweit die Simsschen Ausführungen über die Schießerfahrungen. Für unsere

*) Es ist die Möglichkeit nicht ganz ausgeschlossen, daß es sich um die englischen Gefechtsschießübungen handelt. Die Amerikaner nennen ihre Schießübungen target practice.

**) Sims nimmt wahrscheinlich 5 Geschütze auf einer Seite und 6 Schuß in der Minute an.

Artillerieoffiziere wird es von großem Interesse sein, ihre Erfahrungen mit denen der amerikanischen Marine zu vergleichen. Eine Besprechung dieses Abschnittes wird später erfolgen können, da Sims diese Erfahrungen zur Begründung seiner Anschauungen über Deplacement, Geschwindigkeit und Armierung des Linienschiffes anführt.

II. Deplacement.

Man muß bedauern, daß Mahan die Deplacementsfrage von einem einseitigen Standpunkte aus behandelt hat. Er hat die Geldfrage dort in den Vordergrund gestellt, wo die militärische Notwendigkeit diese Stelle einnehmen müßte. „Größere Schiffe bedeuten entweder größere Marineausgaben oder den Bau von weniger Schiffen. Die Deplacementssteigerung wird zu ungeheuren Deplacements führen. Bei Ausfällen ist der Verlust um so größer. Man muß Zahlen haben, denn Reserve an Material ist das Wichtigste. Also anstatt großer Schiffe sind entsprechend mehr kleinere zu bauen."

Sims hat die militärische Notwendigkeit der „Dreadnought"-Deplacements in längeren Ausführungen aus dem Prinzip der taktischen Konzentration der Kraft heraus bewiesen. Er stellt zwei Flotten einander gegenüber von zahlenmäßig gleicher Kampfkraft. Die eine Flotte hat diese Kampfkraft auf die doppelte Anzahl Einheiten der anderen Flotte verteilt. Die Flotte der größeren Deplacements faßt ihre Kraft in der halben Länge der feindlichen Linie zusammen und kann naturgemäß ihr Feuer besser auf einen Punkt dieser Linie konzentrieren, als es umgekehrt der Fall ist.

Soweit Sims. Es ist richtig: Konzentration der Kraft auf denjenigen Teil der feindlichen Linie, welchen der andere Teil nicht genügend unterstützen kann, ist das Geheimnis des Sieges in der Schlacht. Sims widerlegt aber keineswegs den Vorwurf der Gegner, daß man auf diese Weise der Deplacements-Steigerung Tür und Tor öffne. Dieser Vorwurf ist zu widerlegen durch das Ebenbürtigkeitsprinzip, das sich nunmehr bei allen größeren Seemächten Geltung verschafft hat. Nach diesem — nicht ausgesprochenen, aber tatsächlich befolgten — Prinzip bauen die großen Seemächte für den Kampf in der Linie nur noch Schiffe, die dem besten bestehenden Schiffe gleichen Typs ebenbürtig oder doch nicht wesentlich unterlegen sind. Die zwingende Logik dieses Prinzips liegt in der Konzentration der Kraft.

Aber diese Ebenbürtigkeit kann ebenso bei 10 000 Tonnen wie bei 20 000 Tonnen Deplacement bestehen. Es handelt sich hier also nicht um die absoluten Schiffsgrößen, sondern um das Verhältnis der Schiffsgrößen zueinander. Auch die Kraftanhäufung in der Einheit — das Deplacement — muß relativ, nicht absolut genommen werden. Das Ebenbürtigkeitsprinzip gibt nur dem Vertreter des kleineren Typs den Anreiz, nicht etwa ungeheuerliche, sondern den bereits bestehenden ebenbürtige Deplacements zu schaffen.

Die Anhänger großer und größter Deplacements hält das Ebenbürtigkeitsprinzip logisch von jeder nicht durch diese Lehre bedingten Deplacements-Steigerung ab. Da die anderen Seemächte einer solchen Deplacements-Vergrößerung unfehlbar mit ebenfalls entsprechend vergrößerten Schiffen folgen würden, so muß der erwartete Vorteil ausbleiben. Dem führenden Staate bleibt nur das Odium, zu einer allgemeinen Steigerung der Marineausgaben den Anstoß gegeben zu haben. So ist denn auch der

englischen Regierung im eigenen Parlament der Vorwurf nicht erspart geblieben, daß sie durch den Bau der „Dreadnought“ die fremden Nationen zur Nachfolge auf diesem Wege gezwungen habe. Die Budgets seien dadurch allgemein in die Höhe getrieben worden.

Eine nicht durch das Ebenbürtigkeitsprinzip bedingte Schiffsvergrößerung würde nur dann von Vorteil sein, wenn andere Seemächte ihr nicht folgen könnten oder wollten. Die „Dreadnought“ und ihre „Ebenbürtner“ ermutigen aber nicht gerade zu weiteren Deplacements-Steigerungen. Es ist also dafür gesorgt, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen.

Selbst eine Abnahme der Deplacements liegt immerhin im Bereiche der Möglichkeit, — auch unter der gemeinsamen Herrschaft des Ebenbürtigkeitsprinzipes und des Prinzipes der Konzentration der Kraft. Z. B. bespricht der „Engineer“ vom 1. Februar die Möglichkeit der Rückkehr zu kleineren Linienschiffs-Deplacements. Zu deren Gunsten werden folgende Punkte angeführt:

1. Die Torpedo-, Minen- und Unterseeboots-Gefahr ist für das größere Schiff erheblicher, wenn auch deren Wirkung durch das größere Deplacement eingeschränkt wird.

2. Die Artilleriewirkung jedes vom feindlichen Feuer getroffenen Schiffes wird beeinträchtigt. Da ein großes Schiff aber kaum mehr als einen einzigen Gegner gleichzeitig unter Feuer nehmen kann, so bleibt das Feuer der übrigen kleinen Einheiten unbehindert.

3. Bei Verbänden aus kleinen Einheiten wird der Ausfall eines einzelnen Schiffes leichter verschmerzt werden können. Bei größeren Einheiten wird der Ausfall eines Schiffes durch Havarie oder Maschinenschaden unter Umständen den ganzen Verband lahm legen. Mit zunehmender Wirkung und wachsendem Kaliber der Geschütze mußten die Aussichten des kleinen Deplacements wachsen. Gegen eine unwiderstehliche Artillerie sind kleine Einheiten der einzige Schutz.

III. Geschwindigkeit.

Folgen wir zunächst wieder den Simsschen Ausführungen: In der Schlacht von Tsuschima war Togos Taktik nur wegen seiner überlegenen Geschwindigkeit möglich; Rojestwenski konnte die für die Russen richtige Taktik nicht durchführen nur wegen seiner unterlegenen Geschwindigkeit. Nach der Whiteschen Karte sind die Japaner mehr als 15 Meilen, die Russen noch nicht 9 Meilen durchschnittlich in der Schlacht gelaufen; der Geschwindigkeitsunterschied betrug also 6 bis 7 Meilen.*)

Um Erfolge zu erzielen, mußte Togo 1. auf einer noch wirksamen Gefechtsentfernung kämpfen, bei der die auf den Nahkampf gedrillten Russen den Japanern nur wenig Schaden zufügen konnten (etwa 6000 Yards = 5500 m); 2. gemäß den „Schießerfahrungen“ so in der Schlacht manövrieren, daß er eine möglichst geringe Entfernungsänderung zur Spitze der feindlichen Linie hatte. Beides konnten die Japaner wegen ihrer überlegenen Geschwindigkeit durchführen.

Rojestwenski wäre am liebsten unbehelligt nach Wladiwostok entkommen. Einmal zum Kampf gestellt, mußte er der russischen Schießausbildung entsprechend auf nahe

*) Der in der Februarnummer der „Marine-Rundschau“ besprochene Bericht Ssemenows gibt folgende Geschwindigkeiten an: Japaner 15 bis 16 Meilen, Russen 9 bis 10 Meilen, also Unterschied rund 6 Meilen.

Entfernung (1800 Yards = 1650 m) herangehen. Beides war den Russen wegen ihrer unterlegenen Geschwindigkeit versagt.

Die durch den Geschwindigkeitsüberschuß bedingte Überlegenheit der Japaner war so groß, daß den Russen auch kein entsprechender Zuwachs an Artillerie — wenn man nämlich das dem Geschwindigkeitsüberschuß der Japaner entsprechende Mehrgewicht (Maschinenanlage usw.) den Russen als Armierungszuwachs zusprechen wollte — hätte zum Siege verhelfen können. Hätten umgekehrt die Russen eine größere Geschwindigkeit als die Japaner gehabt, so wären sie nach Wladiwostok entkommen, als Nebel sie in der Schlacht den Blicken der Japaner entzog. Togo hätte sogar weitab von seinen Stützpunkten die Russen vor Wladiwostok erwarten müssen, um sie sicher zur Schlacht zu stellen.

Mit Hilfe der Erfahrungen von Tsuschima glaubt Sims nun folgende Sätze aufstellen zu können:

Die schnellere Flotte ist stets im Vorteil der langsameren gegenüber. 1. Sie kann die langsamere zum Gefecht zwingen oder einem Gefecht mit ihr ausweichen; 2. Sie kann die Entfernungsänderung im Gefecht und die Gefechtsentfernung bestimmen. Sie kann dabei ihre Stellung zur Sonne sowie zu Wind und See nach ihrem Vorteil wählen.

Die langsamere Flotte kann niemals einen Vorteil erlangen. Sie ist stets im Nachteil, selbst in freiem Gefechtsfeld, wo ihre Aussichten noch am günstigsten stehen. Wenn sie aber in ihren Bewegungen behindert ist durch die Nähe von Land und Untiefen, durch die Notwendigkeit, einen Troß schützen zu müssen, oder wenn sie einen Hafen zu verlassen hat in Gegenwart eines blockierenden Feindes, so muß sie unvermeidlich einer schnelleren Flotte von gleicher Kampfkraft unterliegen und kann besiegt werden durch eine schnellere Flotte von geringerer Kampfkraft. —

Bei der Kritik der von Sims aufgestellten Theorien muß man zunächst Bedenken über die Art äußern, in der die Ereignisse der Schlacht von Tsuschima als Beweismaterial herangezogen werden. Tsuschima gehört noch nicht der Geschichte an. Dann ist in dieser Schlacht das Personal so überwiegend ausschlaggebend gewesen, daß man aus den Erfolgen der Schlacht keine einwandfreien Schlüsse auf die Schiffstypenfrage ziehen kann.

Es soll dennoch versucht werden, an einem Beispiele die Stichhaltigkeit der Simsschen Schlüsse zu prüfen. Sims behauptet: „Die durch den Geschwindigkeitsüberschuß bedingte Überlegenheit der Japaner war so groß, daß den Russen auch kein entsprechender Zuwachs an Artillerie hätte zum Siege verhelfen können." Die „Überlegenheit" der Japaner infolge ihrer höheren Geschwindigkeit läßt sich nämlich zahlenmäßig in Geschützen ausdrücken. Bei einem Schiffsabstand von 300 m (nach Sims normaler Abstand von Schiffsmitte zu Schiffsmitte) wird die russische Linie von zwölf Schiffen 3300 m lang gewesen sein. Die durchschnittliche Gefechtsentfernung betrug 3 Seemeilen. Die Russen liefen durchschnittlich 9, die Japaner 15,5 Meilen. Wir wollen selbst annehmen, daß Togo infolge des taktisch unrichtigen Handelns der Russen die vorliche Position in der Schlacht erhalten konnte. Wir nehmen ferner an, daß die russische Linie ihr Feuer nicht auf das japanische Schlußschiff, sondern — ungünstiger für die Russen — auf das querab vom russischen Spitzenschiff stehende japanische

Linienschiff konzentrieren wollte. Selbst bei all diesen Annahmen verliert das letzte Schiff der russischen Linie durch die Krümmung des inneren Bogens nur 12,5° Bestreichungswinkel. Der achtere Turm dieses Schiffes peilt das japanische Schiffsziel noch 47° achterlicher als recht voraus.

Kein einziges russisches Geschütz fällt also durch die Krümmung des inneren Bogens, d. h. wegen der unterlegenen Geschwindigkeit aus.

Nun gesteht Sims den Russen für die unterlegene Geschwindigkeit das entsprechende Gewicht an Artillerie zu. Wir wollen dies Gewicht berechnen, ohne Rücksicht darauf, daß einzelne Schiffe der russischen Linie eine höhere Geschwindigkeit hätten leisten können und daß die Schiffe bewachsen waren. Wir führen diese Rechnung, die auf fingierte Verhältnisse eingeht, nur durch, um die Haltlosigkeit der Simsschen Behauptung zu beweisen. Man kann das Mehrgewicht der Maschinenanlage für eine Geschwindigkeitserhöhung von 9 auf 15,5 Meilen bei einem Deplacement von 13 000 Tonnen überschläglich auf 400 Tonnen für jedes Schiff schätzen. Legt man von diesem Gewicht 200 Tonnen für Panzerschutz der Zusatzartillerie und 200 Tonnen für diese selbst an, so kann jedes Schiff nach den bekannt gewordenen Artilleriegewichten entweder acht 15,2 cm- oder vier 17,8 cm- oder zwei 20,3 cm-Kasemattgeschütze mehr erhalten

Die russische Breitseite von zwölf Schiffen würde also nicht nur ihre sämtlichen Geschütze auf ein Schiff der japanischen Flotte konzentriert haben können, sondern auch als Ersatz für die unterlegene Geschwindigkeit entweder achtundvierzig 15 cm- oder vierundzwanzig 17,8 cm- oder zwölf 20,3 cm-Kasemattgeschütze für diesen Zweck mehr zur Verfügung gehabt haben.

Es braucht wohl nur angedeutet zu werden, daß dieses von Sims zugestandene Mehr an Artillerie bei den angegebenen Geschwindigkeiten unter sonst gleichen Verhältnissen hingereicht haben würde, den Sieg herbeizuführen.

Nun muß man sich außerdem vergegenwärtigen, daß Sims seine Ausführungen mit dem Endzwecke macht, die höhere Geschwindigkeit der „Dreadnought" auf Kosten der Armierung — den geplanten französischen Linienschiffen gegenüber sind es z. B. 2 Meilen — zu verteidigen. Aber ein Geschwindigkeitsunterschied von 6,5 Meilen zwischen 9 und 15,5 Meilen und ein solcher von 2 Meilen zwischen 19 und 21 Meilen ist ein himmelweiter Unterschied. Es ließe sich nachweisen, daß bei taktisch richtigem Handeln die längste überhaupt noch in einer Hand zu leitende Linie von 19-Meilen-Schiffen (Schiffsabstände nach Sims hier 450 Yards = 411 m) das Feuer ihrer sämtlichen Geschütze auf jedes Schiff einer gleichlangen 21-Meilen-Linie konzentrieren kann (Gefechtsentfernung 3 Seemeilen, Bestreichungswinkel des achteren Turmes 30° achterlicher als recht voraus).

Umgekehrt ist die „Dreadnought" infolge ihres Geschwindigkeitszuwachses mit — sagen wir — 600 Tonnen Mehrgewicht belastet, das in Artillerie einschließlich Panzerschutz umgesetzt etwa zehn 15,2 cm-Geschütze oder sechs 17,8 cm-Geschütze oder vier 20,3 cm-Geschütze oder noch nicht ganz einen 30,5 cm-Doppelturm ausmachen würde. Dazu kommt noch, daß das langsamere Schiff — kürzer als das schnellere — außer der stärkeren Armierung besseren Panzerschutz erhalten kann (auf kleinere Fläche verteilt) und eine kürzere Linie ergibt (bessere Konzentration der Kraft).

Schließlich ist es eine Inkonsequenz par excellence, die Geschwindigkeit

zu erhöhen und gleichzeitig die Wirkung dieser Erhöhung wieder aufzuheben durch eine beabsichtigte größere Gefechtsentfernung (nur schwere Armierung).

Es hält schwer, die Legende vom taktischen Vorteil höherer Geschwindigkeit zu zerstören. Es würde indessen über den Rahmen dieser Besprechung hinausgehen, wollte man auf die Stichhaltigkeit der Simsschen Geschwindigkeitseinschätzung weiter eingehen. Wir können unsere Ansicht nicht besser aussprechen als mit den Mahanschen Worten:

„Ein Geschwindigkeitszuwachs — selbst von $^1/_2$ Meile — ist außerordentlich wünschenswert, strategisch und taktisch. Aber ich behaupte,

1. Geschwindigkeit ist weniger wert als Kampfkraft,

2. Geschwindigkeit ist ernsteren Reduzierungen, unvermeidlichen und zufälligen, unterworfen als Kampfkraft.

Wegen dieser ursprünglichen Minderwertigkeit und größeren Ungewißheit ihrer Erhaltung muß die Geschwindigkeit eisern in ihrer untergeordneten Stellung gehalten werden."

IV. Artilleriearmierung.

Sims tritt mit aller Entschiedenheit für die Vereinheitlichung des Kalibers, d. h. für ein nur mit 30,5 cm- oder auch mit 28 cm-Geschützen armiertes Linienschiff, ein. Er begründet dies mit den vorher besprochenen Schießerfahrungen und mit den Treffergebnissen der Japaner bei Tsuschima. Auch hier muß der Kritiker Bedenken äußern gegen die Beweisführung aus den Ereignissen von Tsuschima.

Sims macht folgende Ausführungen: Die Methode der Schußbeobachtung von oben läßt sehr wohl eine Mittelartillerie von 15 cm- oder 17,8 cm-Geschützen oder von noch kleinerem Kaliber zu. Die Notwendigkeit des Salvenfeuers und die kleinen bestrichenen Räume setzen aber die Treffgeschwindigkeit dieser Geschütze unverhältnismäßig herab.

Die Mittelartillerie kann modernen Schiffen nicht viel Materialschaden zufügen. Selbst Schornsteintreffer sind nicht gefährlich wegen des künstlichen Zuges.

Auch dem Personal sind die mittleren Kaliber ungefährlich. Dieses befindet sich mit Ausnahme der Schußbeobachter auf den „Dreadnoughts" durchweg hinter schwerem Panzer. Es ist zum ersten Male gelungen, die neu konstruierten Geschütztürme gegen alle Kaliber, außer gegen schwere, praktisch unverwundbar zu machen. Früher konnten die Offiziere und Zielnummern in den gefährdeten Turmhauben außer Gefecht gesetzt werden. Dies ist bei den Russen tatsächlich häufig geschehen. Jetzt hat man prismatische Visiere an den seitlichen Verlängerungen der Schildzapfen, die durch kleine seitliche Löcher des Geschützturmes nach außen gehen. Die Scharten sind, durch Panzerschilde von 203 mm geschützt, so angebracht, daß keine Geschoßtrümmer in die Türme Eingang finden können.

Aus der Schlacht von Tsuschima haben wir leider keine genauen Trefferzahlen; wir können sie aber schätzen. White nimmt an, daß die Japaner in der Schlacht 1275 30,5 cm-Geschosse verfeuerten und damit 250 Treffer erzielten, gleich 19,6 Prozent. Wenn man das Schußzahlverhältnis der amerikanischen Geschütze zugrunde legt — 30,5 cm zwei Schuß in der Minute (mit der neuen Ladevorrichtung hofft man auf drei Schuß in der Minute zu kommen) und 15 cm vier Schuß in der Minute bei Salvenfeuer —, so müßten die Japaner mit der Mittelartillerie 3307 Treffer erzielt haben. Und das haben sie nicht, wie man weiß.

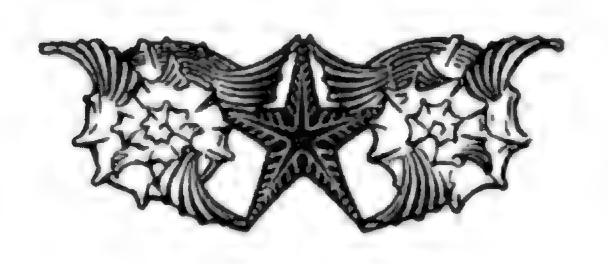
Die Trefffähigkeit beider Kaliber wird mit folgender Schätzung annähernd richtig angegeben. Die Japaner feuerten aus den Geschützen mittleren Kalibers 50 Pfund für jedes Pfund, das getroffen hat. Bei den 30,5 cm-Geschützen ist dies Verhältnis nur 5 : 1. Dies stimmt auch mit den Ergebnissen der amerikanischen Schießübungen überein. Man kann annehmen, daß eine Flotte mit einer einheitlichen schweren Armierung das Doppelte des Treffergewichts und der Sprengladung ans Ziel bringt wie eine Flotte mit schwerer und mittlerer Armierung.

Es würde zu weit führen, die Wirkung der Mittelartillerie gegen moderne Ziele im Verhältnis zu der schweren Artillerie zu bewerten. Jedenfalls würde es nicht schwer fallen, aus den Ergebnissen der Schlacht von Tsuschima auch das Gegenteil der Simsschen Behauptungen zu beweisen, nämlich daß die Mittelartillerie wirksamer sei als die schwere Artillerie. „Waren doch die Japaner dort den Russen an schwersten Kalibern nicht unbedeutend unterlegen, an Mittelartillerie dagegen etwa um das Doppelte überlegen.“

Wenn man allgemein in der Kaliberfrage bei einseitiger und zu hoher Einschätzung des Treffergewichtes auch im Zweifel sein kann, ob man die modernen Linienschiffe nur mit einheitlicher schwerer Artillerie oder auch mit Mittelartillerie zu armieren hat, so scheinen wenigstens die Japaner, wenn die vorliegenden Nachrichten richtig sind, das durch den Wegfall der übernormalen Linienschiffsgeschwindigkeit ersparte Gewicht bei ihrem neuesten Projekt in Mittelartillerie angelegt zu haben. Das Projekt sieht zwölf 30,5 cm-, zehn 15,2 cm- und zwölf 12,0 cm-Geschütze vor bei 20 Seemeilen Geschwindigkeit.

Für die Japaner scheint also nicht allein das Treffergewicht, sondern auch die Trefferdichte maßgebend gewesen zu sein. Ihr Vorgehen wird noch erklärlicher, wenn man sich die in Janes „Fighting Ships“ (1906) veröffentlichte Skizze der „Dreadnought“ ansieht. In dieser finden wir annähernd ein Verhältnis der gepanzerten Flächen zu den ungepanzerten wie 1 : 2. Ein Granatfeuer verspricht also auch bei modernen Schiffen noch große materielle Wirkung. Und materielle Wirkung hat stets personelle Wirkung — unmittelbar und mittelbar — zur Folge. Für die Granatwirkung ist die Zahl der Treffer von Wichtigkeit, deren Verteilung über das ganze Schiff. Aber weder 30,5 cm- noch 7,6 cm-Geschütze sind Granatfeuergeschütze.

Rn.



Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1905/06.

Im Folgenden sollen wiederum zur allgemeinen Orientierung über den Stand der amerikanischen Marine sowie über die Fortschritte während des Berichtsjahres und den beabsichtigten Ausbau der Flottenorganisation die Jahresberichte des Marinedepartements und seiner Unterabteilungen besprochen werden. Der Kürze halber sind diejenigen in den Jahresberichten erwähnten Details, welche in dieser Zeitschrift in letzter Zeit bereits ausführlicher besprochen sind, wie die Frage der Reorganisation des Offizierkorps, die neue Flotteneinteilung usw., nur noch gestreift oder ganz fortgelassen worden. Zur Vermeidung von Mißverständnissen darf aber vorweg darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Jahresberichte mit dem 30. Juni 1906 abschließen, in mancher Hinsicht also durch die inzwischen eingetretenen Verhältnisse bereits überholt worden sind. Wenn die Besprechung so spät erfolgt, so liegt es daran, daß die Berichte selbst erst gegen Ende des abgelaufenen Jahres im Druck erschienen sind.

I. Jahresbericht des Bureau of Navigation.

Da der Bericht von dem Kontreadmiral Converse aufgestellt ist, dessen Ausscheiden aus dem Dienst bevorsteht, so dürfte er der letzte dieses um die Entwicklung der Flotte hochverdienten Offiziers sein und gewissermaßen sein militärisches Testament enthalten. Das bezieht sich speziell auf die neue Flotteneinteilung, welche er der Marine hinterläßt und welche bereits im Januarheft d. Js., S. 107, besprochen worden ist; er macht dabei besonders darauf aufmerksam, daß die verfügbare Kriegsstärke der amerikanischen Flotte am 1. Juli 1905 bestanden habe aus 16 Linienschiffen, 4 Panzerkreuzern, 3 Kreuzern 1. Klasse, 7 Kreuzern 2. Klasse, 16 Kreuzern 3. Klasse und 16 Torpedobootszerstörern. Alle übrigen Schiffe und Fahrzeuge kämen für die Kriegführung entweder gar nicht oder doch nur für lokale Zwecke in Betracht, und es könnten daher bei Beurteilung der Stärke der Flotte nicht die Gesamtzahl der vorhandenen Schiffe usw., sondern nur die angegebenen Zahlen in Rechnung gezogen werden. (Inzwischen ist, wie bekannt, das kriegsbrauchbare Flottenmaterial nicht unwesentlich vermehrt worden.) Bei der Einteilung ist als Grundsatz festgehalten worden, daß nach den gewonnenen Erfahrungen nicht mehr als vier große Schiffe als taktische Einheit (Division) von einem Flaggoffizier geleitet werden können, worauf auch die Evolutionssignale des Signalbuches basiert sind.

Alsdann wird wiederum hervorgehoben, daß sich mit jedem Jahre die Schaffung einer militärischen Organisation im Marinedepartement, welche unter dem Marinesekretär die Tätigkeit der einzelnen Bureaus im Sinne wirksamer Kriegsvorbereitung zusammenzufassen habe, als ein dringendes Bedürfnis fühlbar mache. Wenn die Sache bisher noch ohnedies gegangen sei, so wäre das nur der Hingebung und Selbstverleugnung der Bureauchefs zu verdanken, auf welche auf die Dauer nicht unter allen Umständen gerechnet werden dürfe. „Die Führung eines ernsthaften Krieges wird, wenn wir nicht gleich zu Anfang unterliegen

wollen, eine leistungsfähige militärische Organisation im Marinedepartement erfordern, und man sollte, anstatt durch Unglücksfälle in einem Kriege dazu gezwungen zu werden, lieber vorher für eine angemessene Einrichtung sorgen." Seit 1885 sei diese Frage bereits diskutiert worden. In gewissem Sinne sei der General Board ein Äquivalent für die fehlende Organisation: auch er sei jedoch nur durch Dekret des Präsidenten geschaffen und müsse, wenn keine andere Organisation an seine Stelle treten sollte, dann wenigstens durch Gesetz endgültig eingeführt werden.

Zur Offizierfrage werden im allgemeinen dieselben Ansichten und Wünsche geäußert, wie sie der Personnel Board niedergelegt hat. Von besonderem Interesse ist eine Bemerkung über die herrschende Beförderungsmethode. Es wird gesagt, daß der Prüfungsausschuß sich auf die vorgelegten Personalberichte stützen müsse. Da jedoch nach den bestehenden Bestimmungen ungünstige Berichte den Beteiligten bekanntgegeben werden müßten, so neigten die aufstellenden Vorgesetzten zu übergroßer Vorsicht in ihren Urteilen, wenn nicht gerade Verfehlungen oder Unterlassungen vorlägen, welche Bestrafung erforderten. Auf diese Weise kämen Offiziere, denen die nötigen Führereigenschaften fehlten, bei sonst vorwurfsfreier Dienstzeit, durch alle Grade zur Beförderung. Es sei daher notwendig, eine Personalberichterstattung sicherzustellen, welche eine gründliche Kenntnis der Eigenschaften der Offiziere möglich mache. Interessant ist auch, daß Admiral Converse, im Gegensatze zu vielen seiner Kameraden, die Ingenieurfrage durch das bestehende System des gemeinsamen Offizierkorps für gelöst hält. Er ist der Ansicht, daß ein besonderes Ingenieurkorps nicht notwendig und nicht erwünscht sei, sondern daß vielmehr die Seeoffiziere sich in solcher Zahl zum Ingenieurdienst drängen, daß schon in naher Zeit für die größeren Schiffe wenigstens je drei Offiziere als Ingenieure kommandiert werden könnten. Der Offiziermangel im ganzen wird indessen wiederholt betont; er werde jedoch im Frühjahre d. Js. bereits seinen Höhepunkt erreicht haben. Mit Entschiedenheit widerspricht er aber dem Vorschlage, zur Verminderung des Offiziermangels bereits verabschiedete Offiziere wiedereinzustellen, weil dadurch Unzufriedenheit im Offizierkorps hervorgerufen werden würde, besonders bei denjenigen, welchen solche reaktivierten Offiziere wieder vorrangiert werden würden.

Einen breiten Raum in dem Bericht nehmen wieder die Ausführungen über den Mannschaftsersatz und die Desertionen ein. Der Mangel an Mannschaften wird, wie das schon früher öfter erwähnt wurde, teils den hohen Arbeitslöhnen in der Industrie, teils auch den hohen Anforderungen in bezug auf die Tauglichkeit und besonders auch der Forderung der Geburtszeugnisse zur Verhütung des „fraudulent enlistment" zugeschrieben. Eine Aufhebung bzw. Abänderung der diesbezüglichen Gesetzesvorschrift wird dringend befürwortet. Hierzu wird angeführt, daß noch kein Staat der Union vollständige Geburtsregister kenne; nach statistischen Erhebungen könne man annehmen, daß in keinem Staate 90 Prozent der Geburten richtig registriert würden und das auch nur für die letzten Jahre; wahrscheinlich dürfe man sogar in den am besten entwickelten Staaten nur mit 75 Prozent rechnen. Von den vor 18 Jahren geborenen Leuten würden daher verhältnismäßig sehr wenige ein Geburtszeugnis beibringen können. Man werde sich deshalb mit der eidlichen Aussage des Mannes in Verbindung mit einer gewissenhaften ärztlichen Untersuchung und der Überzeugung des

Rekrutierungsoffiziers von der Richtigkeit der gemachten Angaben begnügen müssen, wo Geburtszeugnisse nicht zu erlangen seien. Wenn ferner den Mannschaften nach Ablauf der ersten Dienstperiode (enlistment) von 4 Jahren, an welcher das Bureau festhalten will, für die nächste Periode eine monatliche Zulage von 5 Dollars und für die folgenden Kapitulationen eine weitere von je 3 Dollars gewährt würde, so hofft man, daß die Gewinnung von Mannschaften, besonders auch aus älteren Jahrgängen, keine Schwierigkeiten mehr haben wird. Wesentlich soll dazu auch die Verteilung der Schiffe auf bestimmte Heimatshäfen (home ports) beitragen, in welchen die Schiffe ein- bis zweimal im Jahre Aufenthalt nehmen und den Leuten Gelegenheit geben sollen, mit ihren Freunden und Angehörigen zu verkehren. Diese Vorschläge verdienen ernste Erwägung, wenn man bedenkt, daß am Schlusse des Berichtsjahres nicht weniger als 4837 Mann am Etat fehlten.

In bezug auf die Nationalität des Personals wird angeführt, daß von den Unteroffizieren im Berichtsjahre 96 Prozent (1905 95 Prozent), von den Mannschaften 91,7 Prozent (90,5), im ganzen 93,1 Prozent (91,8) amerikanische Bürger waren. Die übrigen 6,9 Prozent setzen sich aus Leuten von den Philippinen, Guam und Samoa und aus Chinesen zusammen, sind also keine Europäer. Japaner scheinen in der Marine überhaupt nicht mehr vorhanden zu sein. Diese Nichtamerikaner sind ausschließlich in der Musik und im Messedienst beschäftigt. Eine eingehende Statistik über die Herkunft der in der Flotte dienenden Mannschaften weist nach, daß die Mannschaften aus allen Teilen der Union stammen, vornehmlich jedoch aus den großen Zentren des Ostens, und hier ist es wieder auffallend, wie groß der Prozentsatz der Untauglichen aus den großen Städten ist. Insgesamt hatten sich im Berichtsjahre zur Einstellung gemeldet 40 918 Mann. Hiervon waren 16 518 körperlich, 9381 aus anderen Gründen ungeeignet. 1970 Mann waren angenommen, zur Einstellung aber nicht erschienen. 13 418 Mann gelangten schließlich zur Einstellung. Zur Deckung des Abganges hätten jedoch rund 17 500 Mann eingestellt werden müssen.

Über die Desertionen wird folgendes gesagt: Die Gesamtzahl der Fahnenflüchtigen während des Berichtsjahres betrug 4867 Mann, davon kehrten freiwillig zurück 638 Mann, wiederergriffen wurden 488 Mann. Der Ausfall durch Fahnenflucht betrug demnach, einschließlich 257 Mann Sträflinge wegen Desertion, 3998 Mann = 9,04 Prozent der Iststärke, was eine geringe Steigerung gegen das Vorjahr bedeutet. Eine Statistik der Fahnenflüchtigen weist nach, daß die größten Zahlen, abgesehen von den Kasernenschiffen (receiving ships), auffallenderweise auf die modernen und für die Mannschaften am besten eingerichteten großen Panzerkreuzer entfallen. So waren von der „Colorado“ 128, von „Maryland“ 182, von „Pennsylvania“ 152, von „West-Virginia“ 178, von „Charleston“ 164 Mann desertiert, während die Zahl der Deserteure von den alten Linienschiffen „Jowa“ und „Indiana“ nur 50 bzw. 32 betrug. Allerdings wird nicht erwähnt, daß die genannten Panzerkreuzer die meisten Leute in den ausländischen Häfen verloren haben dürften.

Über die letzten Ursachen dieses bedenklichen Verhältnisses ist man sich auch jetzt noch nicht klar. Der ungewöhnliche wirtschaftliche Aufschwung und der dadurch herbeigeführte größere Bedarf an Arbeitskräften in der Industrie auf der einen Seite, anderseits die genauere Berichterstattung über die Fahnenfluchtsfälle werden als Gründe

für die statistische Zunahme der Desertionen aufgeführt. Da eine unverhältnismäßig große Zahl der Fahnenflüchtigen auf die Kohlenzieher entfällt und man neuerdings bemüht ist, diese Klasse vorwiegend aus geeigneten jungen Rekruten, für welche besonders günstige Bedingungen für die Beförderung in der Maschinistenlaufbahn geschaffen sind, zu bilden, so hofft man hierdurch in Verbindung mit den erwähnten Löhnungszulagen und mit besserer Belehrung des Publikums über die sonstigen Vorteile des Flottendienstes im allgemeinen eine Abnahme der Desertionen zu erzielen. Als erfreulich wird auf der anderen Seite berichtet, daß im letzten Jahre von den Mannschaften mit abgelaufener Dienstverpflichtung 43,1 Prozent kapituliert haben, und man hofft, bald dazu zu gelangen, daß die Hälfte der Mannschaften der Flotte aus Kapitulanten besteht.

Was die Ausbildung anlangt, auf deren Einzelheiten hier nicht eingegangen werden kann, so ist man mit den erzielten Fortschritten auf allen Gebieten durchaus zufrieden, besonders seitdem alle training stations unter die gemeinsame Leitung eines Flaggoffiziers gestellt worden sind. Trotz der nur 4 Monate dauernden Ausbildung auf diesen Stationen glaubt man, „daß keine andere Marine einen Mannschaftsstand von so gutem Charakter und so hoher Leistungsfähigkeit aufzuweisen vermag". Im besonderen wird der Fortschritt in der Schießausbildung hervorgehoben, auch mit Handwaffen, und dazu erwähnt, daß in Guantanamo bereits Schießstände mit 170 Scheiben vorhanden sind, auf welchen rund 2500 Mann an einem Tage ihre Bedingungen erfüllen können. Diese Schießstände sollen im laufenden Jahre noch vervollständigt werden. Es hat danach den Anschein, als wenn in der amerikanischen Marine — im Gegensatz zu unseren Anschauungen — die Erfüllung aller Bedingungen an einem Tage gestattet ist.

Die bereits im vorigen Jahre geforderte und vom Repräsentantenhause angenommene Bildung einer Marinemiliz unter Oberaufsicht des Marinedepartements wird erneut befürwortet. Ebenso wird die Schaffung einer Marinereserve aus ausgebildeten Mannschaften wieder als dringend notwendig hingestellt. Die retired list des Unterpersonals, welche als Reserve gerechnet werden kann, weist nur 173 Mann auf, also gegen das Vorjahr eine Steigerung von 17 Köpfen, und besteht vorwiegend aus Unteroffizieren und Aufwärterpersonal. Man hoffe jedoch, diese Zahl durch Anrechnung der Dienstzeit in der Armee und bei der Marineinfanterie und durch Gewährung einer Zivilanstellungsberechtigung zu steigern.

Der Vorschlag, die Seesoldaten von den Schiffen zurückzuziehen, ist bereits an anderer Stelle erwähnt. — Um für eine bessere Unterbringung der Mannschaften auf den Schiffen Raum zu schaffen, wird die Verkleinerung der Schiffslazarette angeregt. Diese seien unnötig groß: so enthielte das Lazarett der „Louisiana" beispielsweise 43 Betten, was einem Krankenstande von 5,3 Prozent entspräche, während die durchschnittliche Krankenzahl von 55 Schiffen der atlantischen Flotte nur 1,89, die von 8 Linienschiffen sogar nur 1,43 Prozent betragen habe. Dafür seien aber schnelle Lazarettschiffe nötig, welche die Kranken, die einer längeren Behandlung bedürfen, fortlaufend an die Landlazarette abzugeben haben.

Als besonders vorteilhaft wird die Schaffung der Torpedobootsreserve bezeichnet. Es ist in Norfolk eine „Torpedo Flottilla in Reserve" unter Befehl

eines Offiziers gebildet worden, welche zur Zeit aus 1 Torpedobootszerstörer, 20 Torpedobooten und den Unterwasserbooten „Adder", „Holland" und „Moccasin" besteht. Das Personal ist auf einem in Reserve befindlichen Schiffe untergebracht und mit der Instandhaltung der Boote, welche in regelmäßigem Turnus zu Fahrt- und Schießübungen herangezogen werden, beauftragt.

Für die Vorbereitungen zur Jamestown-Ausstellung sind zunächst 125 000 Dollars einem Ausschusse zur Verfügung gestellt, welcher unter dem Chef der atlantischen Flotte und dem Marinesekretär steht und aus dem Kontreadmiral z. D. Harrington, dem Chef des Stabes der atlantischen Flotte und dem Assistenten des Chefs des Bureau of Navigation gebildet ist. Die Schiffe der atlantischen Flotte sollen, soweit die Ausbildung dadurch nicht allzusehr gestört wird, an der Ausstellung teilnehmen. Um dem Publikum ein Bild von den Fortschritten des Schiffbaues zu geben, soll u. a. einer der ältesten Monitors in seinem früheren Zustande neben einem Monitor des neuesten Typs verankert werden.

Angesichts der gesteigerten Geschäftslast des Bureaus werden zwei weitere Assistenten gefordert, welche volle Vertretungsbefugnis erhalten sollen. Alsdann würden die Geschäfte des Bureaus auf drei Abteilungen verteilt sein, während der Chef nur die Oberleitung behielte. Hiervon hätte eine Abteilung die Verwendung der Flotte, die zweite die Personalien der Offiziere, die dritte die Mannschaftsangelegenheiten zu bearbeiten.

Dem Berichte sind als Anlagen sehr detaillierte Angaben über die Tätigkeit sämtlicher Schiffe der Flotte während des Berichtsjahres und der an anderer Stelle behandelte Rapport über die Überführung des Schwimmdocks „Dewey" nach den Philippinen beigefügt. Hierdurch hat zwar der Jahresbericht einen zu seinem sonstigen Inhalte in ungewöhnlichem Verhältnisse stehenden Umfang erhalten, es fehlen aber die früher mitgeteilten interessanten Jahresberichte der Flotten- und Geschwaderchefs.

II. Jahresbericht des Bureau of Ordnance.

Der Bericht, welcher im Gegensatz zu früheren Jahren verhältnismäßig kurz ist, bedauert zunächst den Mangel an Fonds, welcher das Bureau verhindert habe, allen Anforderungen gerecht zu werden. Es wird angenommen, daß sich im Jahre 1908 in Dienst befinden werden — einige allerdings nur während eines Teiles des Jahres — 24 Linienschiffe, 12 Kreuzer 1. Klasse, 66 Kreuzer 2. und 3. Klasse, 60 Torpedoboote und 15 Hilfsschiffe, im ganzen also 177 Schiffe. Das macht gegen das Berichtsjahr ein Mehr aus von 38 Schiffen, darunter 5 Linienschiffe, 2 Kreuzer 1. Klasse, 9 Kreuzer 2. und 3. Klasse und 22 Torpedofahrzeuge, und bedingt, abgesehen von den sonstigen Ausgaben für artilleristische Zwecke, eine beträchtliche Erhöhung der Schießübungsfonds, für welche für das neue Schießjahr 646 457 Dollars mehr gefordert werden. Im übrigen beschränkt sich der Bericht infolge der erteilten Anweisungen des Marinedepartements und auch aus sonst naheliegenden Gründen mehr auf allgemeine Angaben und stellt fest, daß auf allen einschlägigen Gebieten Fortschritte zu verzeichnen sind. Die Geschützerzeugung in der Marine-Geschützfabrik zu Washington und im Arsenal von Watervliet sowie in den Privatetablissements hat in befriedigender Weise zugenommen, obwohl die starke Abnutzung der schweren Geschütze und das notwendig

werdende Nachziehen der Rohre, welches viel Zeit in Anspruch nimmt, die Bereitstellung einer angemessenen Geschützreserve wesentlich erschwert. Ein halbautomatisches dreizölliges Geschütz, welches von einer Privatfirma geliefert wurde, hat bei den Proben den Anforderungen genügt und soll eingeführt werden.

Die Konstruktion der Durchblasevorrichtungen (gasejectors) für die mittleren Kaliber ist vorläufig abgeschlossen und eine Vorrichtung, bestehend aus einem einzelnen Rohre, welches an jedem Geschütze angebracht wird und sowohl automatisch wie auch „at will“ funktioniert, ist zur Einführung empfohlen worden.

Für die neuen Linienschiffe sind neue Turmlafetten konstruiert worden. Im übrigen ist die notwendige Modernisierung des Lafettenmaterials durch die Knappheit der Mittel stark behindert worden.

Die Anbringung von Fernrohrvisieren neuester Konstruktion, welche von denen keiner anderen Marine übertroffen, wenn überhaupt erreicht werden, ist für die in Dienst befindlichen Schiffe teils schon durchgeführt, teils sichergestellt; für die außer Dienst befindlichen Schiffe haben aber die Mittel nicht ausgereicht.

Die Verwendung von Abkommrohren (Morris tubes) stößt neuerdings auf Bedenken, weil die Rohre selbst teuer sind und schnell verbraucht werden, weil die Geschützrohre durch Geschoßanschläge häufig beschädigt werden, weil durch abirrende Geschosse (stray bullets) Gefahren für die Mannschaften entstehen und endlich, weil die Kosten des Munitionsverbrauches beträchtliche sind. Als brauchbarer Ersatz wird eine von einem Seeoffizier erfundene elektrische Abkommvorrichtung (electrical oder delayed-action-dotter) angesehen und ist probeweise eingeführt worden. Wenn ihre Kosten auch das Dreifache eines Abkommrohres betragen, so würden dadurch doch auf die Dauer, besonders wegen des Wegfalles der Kosten für die Abkommunition, erhebliche Ersparnisse erzielt werden.

In der Pulverfabrikation ist es gelungen, das Reinigungsverfahren zu verbessern und die Gleichmäßigkeit des fertigen Produkts zu heben. Die Bemühungen werden aber noch fortzusetzen sein, um jede Möglichkeit einer Veränderung während der Lagerung zu beseitigen und die Abnahme ohne Schießversuche zu erreichen. Die Artillerieverwaltungen des Heeres und der Flotte sind hierbei gemeinsam tätig. Von den 3,5 Millionen Pfund braunen Pulvers, welche am Schlusse des vorigen Berichtsjahres noch vorhanden waren, sind, um Platz in den Magazinen zu schaffen, 850 000 Pfund an die Armee abgegeben worden.

Auch in der Geschoßfabrikation sind Fortschritte zu verzeichnen. Im besonderen ist es gelungen, die Geschoßführung erheblich zu verbessern, so daß auch bei dem Feuern aus Rohren mit beträchtlichen Ausbrennungen die Treffergebnisse nicht beeinträchtigt werden. Versuche mit hochexplosiven Sprengstoffen für Granatfüllungen sind so weit gediehen, daß die Einführung eines solchen Sprengstoffes und eines geeigneten Zünders in naher Zeit zu erwarten ist.

Die Panzerfabrikation entspricht, nachdem die drei vorhandenen Panzeretablissements ihre Einrichtungen gleichmäßig vervollkommnet haben, den höchsten Anforderungen, und es ist auch gelungen, durch die Konkurrenz die Preise wesentlich zu ermäßigen; der Panzer kostet jetzt für die Tonne 52 Dollars weniger als früher, ist also um etwa $^1/_7$ billiger geworden. Da die drei Fabriken insgesamt 30 000 Tonnen

jährlich zu liefern imstande sind, so sind auch keine Bauverzögerungen durch verspätete Panzerlieferungen mehr zu befürchten. Es besteht aber auf der anderen Seite die Gefahr, daß die Fabriken sich durch zu wenig umfangreiche Panzerbestellungen in den nächsten Jahren bewogen finden könnten, die Panzerherstellung teilweise aufzugeben, um ihre Anlagen nach anderer Richtung hin vorteilhafter auszunutzen, wodurch sich die Marine eventuell wieder auf eine Firma beschränkt sehen würde. Im Berichtsjahre gelangten 17 500 Tonnen zur Ablieferung, und es restierten noch 6420 Tonnen. Neue Lieferungsverträge waren am Jahresschlusse noch nicht vereinbart. (Später ist das indessen geschehen, wenn auch nicht in erheblichem Umfange.)

Die Handwaffenausrüstung der Flotte liegt immer noch im argen, weil für die Beschaffung von Gewehren und Maschinengewehren des im Heere eingeführten neuen Modells keine Mittel bewilligt worden sind. So hat die Marineverwaltung sich entschließen müssen, im verflossenen Jahre nochmals 4000 Gewehre des in der Marine noch gebräuchlichen, in der Armee aber abgeschafften, alten Modells anzukaufen. Auf diese Weise erwachsen der Verwaltung erhebliche Kosten für eine Waffe, welche selbst immer wertloser wird. Für die Schießausbildung der Mannschaften ist eine Zielmaschine eingeführt worden, welche die Verwendung von Zielmunition überflüssig macht und bei guten Ergebnissen der Verwaltung eine jährliche Ausgabe von durchschnittlich 500 Dollars für das Schiff erspart. Näheres wird über diese Neuerung nicht angegeben.

Im Torpedoschießen sind im letzten Jahre infolge der Einführung der Torpedowaffe in die Preisschießübungen gute Fortschritte erzielt worden. Der besseren Personalausbildung ist es auch zuzuschreiben, daß die Torpedoverluste nicht zahlreicher geworden sind, obwohl die Übungen gegen früher sehr ausgedehnt worden sind, und man hofft deshalb auch auf eine Abnahme der Verluste. Näheres wird nicht angegeben, wie dies früher der Fall war; ebensowenig werden über den Stand der Torpedoausrüstung der Flotte Angaben gemacht, nur wird erwähnt, daß ein Sonderbericht vorliegt.*) Auch über Neuerungen auf dem Gebiete des Torpedowesens enthält der Bericht nichts; es wird nur angeführt, daß ein neues Unterwasserausstoßrohr für Linienschiffe, Panzerkreuzer und Scouts konstruiert ist, von welchem eines auf dem Versuchsschiffe „Vesuvius“ eingebaut worden ist, während zwei Rohre für Linienschiffe ihrer Vollendung entgegengehen. Für den „Vesuvius“ ist ferner ein 53 cm-Überwasserrohr gebaut worden.

Die Minenausrüstung für die Linienschiffe und Panzerkreuzer ist vollzählig vorhanden. Für die Bereitstellung von 500 Reserveminen werden die Mittel angefordert.

Das Sprengmaterial zur Zerstörung von Wracks ist an sechs Plätzen der atlantischen, an zwei der pazifischen Küste und einem der Philippinen vorhanden. Es wird die Vermehrung dieser Stationen und die Beschaffung größerer Materialmengen für New York, Norfolk und Boston beantragt.

Über Unterseeboote wird nur gesagt, daß zwei Boote auf der Torpedostation Norfolk in ständigem Betriebe sind und daß wertvolle Erfahrungen über deren Einrichtung und Gebrauch gesammelt worden sind.

---

*) Vgl. Rundschau in allen Marinen.

Von Unfällen während des Berichtsjahres werden nur zwei gemeldet, das Absprengen der Mündung und eines Teils des langen Feldes an einem 30,5 cm-Rohr auf dem Versuchsschießplatze und die Kartutschabbrennung auf der „Kearsarge." Der erste ereignete sich bei Geschützproben infolge zu hoher Ladung, der zweite, wie bekannt, dadurch, daß ein elektrischer Funken aus einer nicht isolierten Leitung eine offen dastehende Kartusche traf. Es ist angeordnet worden, daß alle elektrischen Leitungen, welche im Turme selbst nicht unbedingt nötig sind, erforderlichenfalls aber sorgfältig verdeckt sein müssen, außerhalb der Türme anzubringen sind. Soweit dafür die Mittel ausreichten, ist das bereits geschehen.

Über die neuen Artillerie-Spezialisten wird gemeldet, daß sich die vor zwei Jahren eingeführte Ausbildungsmethode durchaus bewährt hat. Sechs Offiziere haben bereits ihre Vorbildung beendet und sind an Bord kommandiert worden; sieben weitere befinden sich in der Ausbildung. Der Bericht hebt die Wichtigkeit des Verharrens bei diesem System hervor, da der Bedarf an Spezialisten im Bureau immer dringender werde und eine Abhilfe erst zu erwarten sei, wenn der erste der neu ausgebildeten Offiziere hierfür verfügbar werde.

Endlich macht das Bureau zwei wichtige Vorschläge, betreffend den Bau von Munitionsschiffen und eines Werkstättenschiffes für die Flotte. Es wird dazu ausgeführt, daß es im Bedarfsfalle, besonders im Kriege, sehr schwierig sei, den Schiffen den erforderlichen Munitionsersatz zuzuführen. Zur Zeit geschähe dieses mit Kohlendampfern und Vorratsschiffen. Diese Schiffe würden aber für den Munitionstransport selten verfügbar sein und wären dafür auch ungenügend eingerichtet. Da überdies auf den modernen Kriegschiffen Raum und Gewicht für die Munition so beschränkt seien, daß der ganze an Bord vorhandene Munitionsvorrat unter Umständen in weniger als einer Stunde verfeuert werden könne, so müsse für schnellen und ausreichenden Ersatz gesorgt werden. Das Bureau habe alle Anstrengungen gemacht, um einen ausreichenden Reservevorrat an Munition anzuhäufen, sei aber unter den bestehenden Verhältnissen nicht in der Lage, die Munition dahin zu schaffen, wo sie gebraucht werde, d. h. zur Flotte, wo immer sie sich befinde. Es sei daher dringend notwendig, in der Flottenorganisation zunächst zwei Schiffe von hinreichender Größe, je eines für den atlantischen und stillen Ozean, vorzusehen, welche ausschließlich für den Munitionstransport bestimmt und mit allen erforderlichen Einrichtungen der Art versehen wären, daß sie als schwimmende Munitionsmagazine dienen könnten. Späterhin müsse jede Flotte ein solches Munitionsschiff haben. Ferner wird für die Flotte ein Werkstätten- und Vorratsschiff als notwendig bezeichnet, so eingerichtet, daß es die notwendigen Ausbesserungen an der Armierung — wie auch an anderen Einrichtungen —, welche die Schiffe mit eigenen Mitteln nicht bewirken könnten, auszuführen vermöge, damit die Schiffe bei der Flotte verbleiben könnten und nicht in einem ungünstigen Momente eine Werft aufzusuchen brauchten. Ein solches Schiff könne auch einen großen Teil der Reserveteile und Vorräte aufnehmen, welche die Kriegschiffe jetzt mitführen müßten, und die dadurch auf den Schiffen erzielte Ersparnis an Raum und Gewicht könne für den Kohlen- oder Munitionsvorrat mit Vorteil verwendet werden.

III. Jahresbericht des Bureau of Equipment.

Dem Bureau stand für das Berichtsjahr die Summe von 7,79 Millionen Dollars zur Verfügung. Davon entfielen auf die Ausrüstung der Schiffe einschließlich Neubauten 3,84 Millionen, auf Beschaffung und Transport von Kohlen 3,25 Millionen und auf die Ausrüstung von Kohlendepots 300 000 Dollars. Auch in diesem Jahre haben die für die Kohlenbeschaffung usw. ausgeworfenen Summen dem Bedarfe nicht voll entsprochen, obwohl den Geschwaderchefs und Kommandanten größte Sparsamkeit zur besonderen Pflicht gemacht worden war. Die dringend mehr geforderten 750 000 Dollars wurden aber vom Kongresse nicht bewilligt. Erleichtert wurden dem Bureau seine Operationen durch die Aufgabe der Kohlenstation Tortugas, deren Vorräte und Einrichtungen dadurch anderweitig verfügbar wurden. Die Hauptschwierigkeit liegt nach wie vor in den hohen Transportsätzen, welche die heimische Reederei gegenüber den fremden fordert. So kostete die Beförderung nach Manila in amerikanischen Segelschiffen (rund 31 000 Tonnen) durchschnittlich 6,04 Dollars für die Tonne, während 18 000 Tonnen in drei britischen Dampfern zum Durchschnittssatze von 4 Dollars verschifft wurden. Im ersteren Falle stiegen die Kosten durch das Umladen für die Ablieferung in Cavite sogar auf 7,83 Dollars pro Tonne. Im ganzen wurden während des Berichtsjahres 323 000 Tonnen verschifft. Beschafft wurden insgesamt im Inland rund 673 000 Tonnen, welche einschließlich Transport im Durchschnitt 3,99 Dollars für die Tonne kosteten, im Auslande 51 000 Tonnen zum Preise von durchschnittlich 6,75 Dollars pro Tonne. Der Durchschnittspreis der beschafften Kohle betrug danach 4,20 Dollars gegen 5,05 Dollars im Vorjahre. Die heimische Kohle war gegen das Vorjahr um 81 Cents billiger geworden.

Verbraucht wurden für Dampfzwecke 50,5 Prozent, für Destillation, Ventilation, Heizung und Beleuchtung 45,25 Prozent, zum Kochen 2 Prozent und für Dampfbeiboote 2,25 Prozent.

Über die Verwendung flüssigen Heizmaterials ist man noch zu keiner Entscheidung gelangt, da die Versuche auf der hierfür eingerichteten „Wyoming“ noch nicht abgeschlossen sind. Da Heizöl an verhältnismäßig wenig Plätzen zu haben ist und eine ausgedehntere Verwendung dieses Materials die Preise schnell bedenklich hochtreiben würde, so hält es das Bureau für das Beste, es bei der Bemessung des Kohlenfassungsvermögens der Schiffe bei der bisherigen Praxis vor der Hand zu belassen. Angesichts der großen Bedeutung jedoch, welche ein gewisser Ölvorrat immerhin für die Schiffe im Sinne eines vergrößerten Aktionsradius haben würde, beantragt das Bureau, alle neuen Linienschiffe im Doppelboden für die Unterbringung von Heizöl einzurichten und die Rohr- und Pumpenanlagen dafür vorzusehen.

Die Wasserversorgung der Flotte im Berichtsjahre kostete 48 641 Dollars zum Preise von 41,2 Cents für 1000 Gallonen. Das auf den Werften destillierte bezw. gekaufte Wasser stellte sich auf 27 Cents, das von den Schiffen, größtenteils im Auslande, beschaffte auf 2,8 Dollars für 1000 Gallonen.

Für Lotsenzwecke wurden 44 576, für Schleppdienste 2920 Dollars verausgabt.

Die Schiffsbibliotheken beanspruchten wiederum 50 000 Dollars.

Die Ausrüstung der Kohlenstationen hatte am Schlusse des Berichtsjahres folgenden Stand erreicht:

	Name	Kohlenvorrat in Schuppen	Kohlenvorrat im Freien	Wasservorrat	Bemerkungen
		Tonnen	Tonnen	Gallonen	
Atlantische und Golfküste	Frenchman Bay, Maine	10 000	—	270 000	
	Portsmouth, N. H.	10 000	—	—	
	Boston, Mass.	12 800	—	—	
	Narragansett Bay, R. J.	40 000	—	—	Vergrößerung beantragt.
	New London, Conn.	11 300	—	100 000	
	New York	9 000	—	—	
	League Isl., Pa.	—	15 000	—	
	Washington, D. C.	3 000	—	—	
	Norfolk, Va.	—	7 500	—	Einrichtung für 20 000 Tonnen beantragt.
	Port Royal, S. C.	—	—	—	
	Charleston, S. C.	—	—	—	
	Key West, Fla.	15 000	—	800 000	
	Pensacola, Fla.	—	11 000	—	
	New Orleans	—	—	—	Einrichtung für 5000 Tonnen beabsichtigt.
Pazifische Küste	Sitka, Alaska	5 000	—	—	
	Puget Sound, Wash.	22 900	—	—	
	Mare Island, Cal.	20 000	—	—	
	San Francisco, Cal.	15 000	—	270 000	Bereits in der Ausführung.
	Kiska, Aleuten	—	—	—	Pläne vorhanden, aber noch keine Mittel.
Auswärtige Besitzungen	San Juan, Portorico	—	—	15 000	Offenes Kohlendepot vorhanden, Ausrüstung noch im Gange.
	Guantanamo, Cuba	—	—	—	Pläne vorhanden, aber noch keine Mittel.
	Culebra, P. R.	—	5 000	—	Wird ausgebaut.
	Hawaii	30 000	—	—	
	Tutuila, Samoa	5 000	—	—	
	Guam, Marianen	3 000	—	—	
	Cavite, Phil.	30 000	—	—	
	Olongapo, Phil.	—	—	—	Ausrüstung für 10 000 Tonnen im Gange, soll aber vergrößert werden.

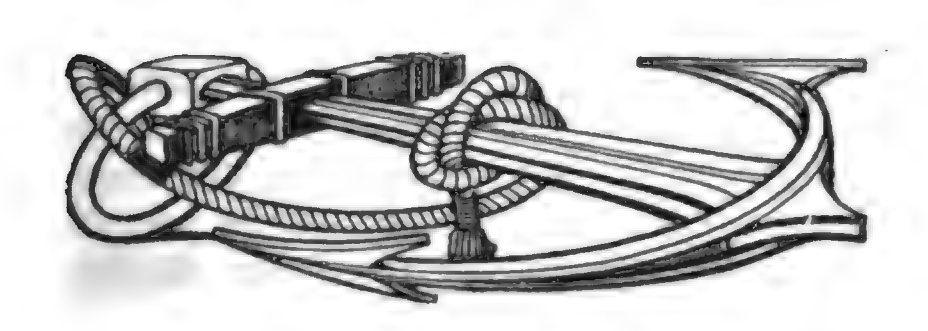
In der drahtlosen Telegraphie sind im Berichtsjahre sehr befriedigende Fortschritte erzielt worden. Man hat sich allerdings zu keinem bestimmten System entschließen können, glaubt vielmehr, durch Anregung des Wettbewerbes die Entwicklung zu steigern und dadurch einen Fortschritt erzielt zu haben, welcher nirgendwo im Auslande übertroffen, wenn überhaupt erreicht worden ist. Wenn auch die wirtschaftlichen

Digitized by Google

Vorteile, soweit sich das nach den Einnahmen beurteilen läßt, nicht so große zu sein scheinen, wie ursprünglich angenommen wurde, so ist die Funkentelegraphie doch für Zwecke der nationalen Verteidigung bereits unentbehrlich geworden. Zu diesem Ende ist eine fortlaufende Kette von Funkstationen entlang der atlantischen und Golfküste bis zum Panamakanal und in Westindien bereits hergestellt und an der pazifischen Küste von Tatoosh Island bis Kap Flattery im Ausbau begriffen. Ebenso sind Stationen auf Hawaii und Guam vorhanden, und auf den Philippinen ist man mit der Herstellung einer Kette von Stationen beschäftigt. Für Zeitsignale werden die Stationen an der atlantischen und pazifischen Küste schon regelmäßig verwendet. Es befinden sich im Bereiche der Vereinigten Staaten 96 Landstationen im Betriebe, von welchen 39 der Marine angehören; 57 Kriegschiffe und 56 Handelsfahrzeuge sind mit Funkspruchapparaten ausgerüstet. Die Versuche mit solchen Apparaten auf Unterwasserbooten sind noch im Gange; ihr Wert auf diesen Fahrzeugen scheint aber einstweilen noch zweifelhaft zu sein. Für die Bedienung der funkentelegraphischen Einrichtungen ist ein „Manual of wireless telegraphy“ von Korvettenkapitän Robinson in der Marine eingeführt worden.

Die Arbeiten des Hydrographischen Amts und seiner Unterabteilungen haben weitere Fortschritte gemacht, und es sind zahlreiche neue Karten hergestellt worden. Von der Schiffahrt gefährlichen Wracks usw. sind im Berichtsjahre 146 gemeldet worden, von welchen 12 zerstört worden sind, während 7 Zusammenstöße mit solchen treibenden Schiffahrtshindernissen vorkamen. 50 Wracks befanden sich nahe der atlantischen Küste, aber außerhalb des Hoheitsbereiches. (Fortsetzung folgt.)

Rosendahl.



Der französische Marine-Etat 1907.

Der Beratung des Haushaltvoranschlages der französischen Marine für das Jahr 1907 ging die Verhandlung über vier Interpellationen voraus, die sich mit dem im vorigen Jahre aufgestellten Flottenplane des Oberen Marinerates, den die Regierung ihren Forderungen zugrunde gelegt hatte, und insonderheit mit dem im vorigen Jahre bewilligten gleichzeitigen Bau von sechs Linienschiffen beschäftigte.

In der Kammer trat der Berichterstatter der Budgetkommission, Abgeordneter Michel, für seine Person gegen den gleichzeitigen Bau von sechs Linienschiffen auf, der aus finanziellen, militärischen und sozialen Gründen zu verwerfen sei. Da außer zwei Staatswerften nur vier Privatwerften für den gleichzeitigen Bau in Frage kommen, so sei ein Wettbewerb behufs Erlangung möglichst niedriger Preise von vornherein ausgeschlossen. Der militärische Wert der Neubauten sei in Frage gestellt, da der Bau von sechs Schiffen gleichzeitig längere Zeit beanspruche, die fertigen Schiffe daher nicht mehr auf der Höhe der Anforderungen ständen und sechs veraltete Schiffe den Gefechtswert der französischen Flotte ungebührlich herabsetzten. Schließlich werde durch den gleichzeitigen Bau von sechs Linienschiffen eine sehr große Arbeiterzahl beschäftigt, die nach Beendigung des Baus nur zum geringen Teile Arbeit finden werde, wodurch soziale Katastrophen heraufbeschworen würden.

Kontreadmiral Bienamés Interpellation bewegte sich in entgegengesetzten Bahnen und drückte die Erwartung aus, daß die einjährige Bauverzögerung dazu ausgenutzt sei, die neuen Schiffe entsprechend den neuesten Erfahrungen zu entwerfen und sie den zur Zeit neuesten fremder Seemächte überlegen zu machen.

Im Senat bekämpfte der Friedensfreund d'Estournelles de Constant den Linienschiffbau, um dem für die Landesverteidigung viel wichtigeren Heere die Mittel zu erhalten, die für die Flotte vergeudet würden, obgleich ihre Mitwirkung bei der Verteidigung der heimischen Grenzen sich auf den Küstenschutz im engsten Sinne zu beschränken habe.

Senator Monis sprach sich überhaupt gegen jedes Flottenbauprogramm aus, da von den bisherigen keins mit den dafür vorgesehenen Mitteln durchgeführt sei und da namentlich die letzten nur bedingt brauchbare, zum Teil wenig seefähige Schiffe ergeben hätten. Der vom Minister vorgeschlagene Typ der neuen Linienschiffe genüge den heutigen Anforderungen nicht, und die französischen Schiffsgeschütze seien den ausländischen bei weitem nicht gewachsen.

Dem Marineminister Thomson gelang es, dem von den früheren Kammern beschlossenen gleichzeitigen Bau von sechs Linienschiffen zu erneuten Bewilligung zu verhelfen.

Es würde zu weit führen, auf den Gang der Verhandlungen im einzelnen einzugehen. Sie zeichneten sich, wie die vorjährigen, durch große Sachlichkeit und eingehende Sachkenntnis einzelner Redner aus und bieten bei der Fülle der behandelten Fragen erhebliches Interesse durch die Schlaglichter, die sie auf die französische Marinepolitik und die inneren Verhältnisse der französischen Marine werfen.

Über die Stellung der Regierung zur Abrüstungsfrage äußerte sich Minister Thomson: „Wir sind in keiner Weise gegen die friedliche Politik, die heutzutage unserem Vaterlande geziemt und von der Frankreich in erster Linie Nutzen zieht, aber Gambettas Ausspruch »Der beste Schutz der Ehre, der Würde, der Lebensfähigkeit des Vaterlandes wird ein kräftiger, gut bewaffneter Körper im Dienste eines tapferen Herzens sein« bleibt auch heute für uns maßgebend."

Er führte dann aus der Botschaft des Präsidenten Roosevelt die Worte an: „Bei der derzeitigen Weltlage hat jede Nation, die eine friedliche Regelung von Streitfragen durch Schiedsspruch anstrebt, die Pflicht, sich auf eine genügend starke Streitmacht zu stützen, um ihren Wünschen Nachdruck zu verleihen", und die Äußerung des General Leval: „Die Heere abschaffen, um den Krieg abzuschaffen, die Schutzmittel zerstören und die Ursache der Gefahr bestehen lassen, das würde gegen den gesunden Menschenverstand verstoßen", und fügte hinzu: „Was dazu beigetragen hat, Frankreich in der Stellung zu erhalten, die es einnimmt, ist neben der Befolgung einer friedfertigen Politik die stets auf der Höhe stehende Wappnung durch Flotte und Heer."

Die französische Marinepolitik geht nach den Worten des Ministers davon aus, „daß die Verwendung der französischen Flotte sich nicht auf die reine Küstenverteidigung beschränken darf. Die wesentlichste Aufgabe der Kriegsmarine ist in Frankreich wie in allen Seestaaten nicht allein die Verteidigung der Küsten des Heimatlandes, sondern vor allem auch der Schutz der außerheimischen Interessen des Landes, der politischen, wirtschaftlichen, moralischen. Diese Interessen liegen für uns nicht allein an unseren Küsten, sie liegen im französischen Afrika, in unseren Kolonien, in den Märkten der ganzen Welt, in der Stütze, die unsere Machtstellung dem allgemeinen Frieden bietet. Sie liegen in der Freiheit der Meere für alle und für uns, in der Möglichkeit, unverzüglich ein Unrecht zu sühnen, das uns von einer nicht zu Lande an Frankreich angrenzenden Macht zugefügt wird. Diese Interessen liegen auf dem ganzen Erdballe; kann der Schild — Torpedo- und Unterseeboote —, den Sie um unsere Küsten legen wollen, dieser Aufgabe gerecht werden? Die Küstenverteidigung ist nötig, und wir sichern sie nach Möglichkeit, sie würde aber nicht allen Erwartungen des Landes entsprechen. Sie ist in der Tat keine genügende Friedensbürgschaft, da Waffen von so ausgesprochenem Verteidigungscharakter für sich allein nicht ausreichen, einen Angriff erfolgreich abzuwehren.

Selbst unter Annahme eines Landkrieges sollen unsere Geschwader, d. h. die Angriffsstreitmacht, keine Rolle zu spielen haben? Im Jahre 1870 hielt die erdrückende Überlegenheit der französischen Flotte das Meer für die Zufuhr von Kriegsbedarf nach Frankreich offen. Heutzutage ist diese Aufgabe der Geschwader größer als je zuvor, und ich bin erstaunt, daß nach dem Ausgang des Russisch-japanischen Krieges diese Tatsache noch in Zweifel gestellt werden kann. Wenn je etwas, so hat dieser Krieg eine entscheidende Lehre in dieser Hinsicht gegeben. Linienschiffe sind durchaus unentbehrlich. Der Gedanke, die Aufgaben der letzteren durch weniger kostspielige Streitmittel lösen zu lassen, ist nicht neu, Fulton hat ihn zuerst ausgesprochen. Trotzdem sehen wir, daß die Seemächte es auch heute wieder als unerläßlich erkennen, Hochseeflotten zu halten, die viel zahlreicher, viel vollkommener und viel kostspieliger sind als die von 1812. Wir tun nur das, was durchaus

unerläßlich ist. Wir könnten uns höchstens den Vorwurf machen, daß wir angesichts der Anstrengungen anderer Länder nicht genug tun und daß wir uns mit dem begnügen, was wir von Ihnen fordern. Frankreich will seinen bisherigen Rang unter den Seemächten aufrecht erhalten."

Es dürfte nicht ohne Interesse sein, daß in der Kammer der frühere Marineminister Pelletan bedingt dieser Marinepolitik zustimmte, indem er sagte: „Niemand, selbst die Gegner des Linienschiffes nicht, wagt zu sagen, daß in 6 Monaten, in 1 oder 2 Jahren das Linienschiff der Entwicklung des Unterseebootes erlegen sein wird. Obwohl ich, wie jedermann weiß, kein glühender Anhänger des Linienschiffes bin, würde ich nach den heute noch unvollkommenen Erfahrungen die Verantwortung nicht auf mich nehmen, die Einstellung des Baues von Linienschiffen zu fordern."

Die Notwendigkeit eines Flottenbauplanes begründete der Minister damit, daß man dem berechtigten Vorwurfe begegnen wollte, eine Musterkarte von Schiffen in der Flotte zu vereinigen: Die Regierung will durch das Programm die Gleichartigkeit einer Anzahl von Schiffen erreichen, die die Divisionen der Geschwader bilden sollen. Daher war das Flottengesetz vom Jahre 1900 grundlegend und ein bleibendes Verdienst des Ministeriums Waldeck-Rousseau und seines Marineministers de Lanessan. Alle anderen Seemächte stellen Flottenprogramme auf und führen sie durch, auch Frankreich braucht homogene Geschwader, nicht Streitkräfte, die aus einander völlig unähnlichen Schiffen zusammengesetzt sind.

Der Minister wies mehrfach auf die deutsche Flotte hin und stellte im Senat die baldige Vorlage eines Flottengesetzes in Aussicht, dessen Einbringung im vorigen und in diesem Jahre infolge der geringen Zeit, die zur Erledigung des Haushaltes zur Verfügung stand, und auch deshalb unterblieben sei, weil gerade in diesen Jahren sich der Übergang zu größeren Linienschiffen vollzogen hat.

Die Beteiligung des Oberen Marinerates an der Aufstellung des Flottenbauplanes vom Jahre 1906 kam ebenfalls zur Erörterung. Der Minister stellte gegenüber dem Abgeordneten Pelletan, der die Unabhängigkeit des Oberen Marinerates von dem vorgesetzten Minister bezweifelte, den Grundsatz auf: Jeder Marineminister müsse vor der Entscheidung über einen Neubau den Oberen Marinerat hören, der als allein zuständige Körperschaft die Bedarfsfrage prüfen könne, und dann dessen Vorschlag unter Berücksichtigung der verfügbaren Geldmittel den gesetzgebenden Körperschaften zur Beschlußfassung vorlegen. So nur lasse sich ein Zickzackkurs in der Schiffbaupolitik vermeiden. Der Minister verlas auch einen Teil der Verhandlungen des Oberen Marinerates, die wegen der mehrfachen Beziehungen auf das deutsche Flottengesetz hier im Auszug wiedergegeben seien:

In der Sitzung am 26. März 1906 erklärte Admiral de Maigret, es sei die unumstößliche Ansicht des ständigen Ausschusses, daß der Bau der geplanten sechs Linienschiffe durchaus nicht verschoben werden dürfe; Admiral Fournier trat dem bei.

Am 30. März wurde dann über die Zahl der bis 1919 zu bauenden Linienschiffe beraten. Der ständige Ausschuß verlangte 30, der Chef des Generalstabes der Marine, Admiral Touchard, unter Berücksichtigung der finanziellen Schwierigkeiten nur 26. Der Minister selbst führte aus, man dürfe die Rückwirkung der Flottenvermehrung auf das Marinebudget für Personal, Indiensthaltungskosten, Werft-

einrichtungen usw. nicht außer acht lassen. Daher müsse die Vermehrung in solchen Grenzen gehalten werden, daß eine Ablehnung nicht zu befürchten sei.

„Dazu kommt, daß sich eine Art Wettlauf um die Flottenstärke zwischen Frankreich und Deutschland zu entwickeln scheint. Das heutige deutsche Programm ist nicht mehr das frühere. Es sieht 18000-Tonnen-Linienschiffe vor, von denen früher nicht die Rede war. Schlagen Sie eine zu hohe Zahl von Neubauten vor, so steht zu fürchten, daß Deutschland ebenfalls die Zahl seiner Schiffe vermehrt und daß es für uns keine Möglichkeit zum Einhalten auf dem Wege der ständig und gefahrdrohend wachsenden Ausgaben gibt."

Admiral Fournier trat dem Minister bei; es müsse dem Lande gezeigt werden, daß die Vorgänge im Auslande eine Anstrengung nötig machten, um die planlose Wirtschaft der letzten Jahre auszugleichen, daß aber nach Überwindung dieser Schwierigkeit zur Erhaltung des wiedererlangten Gleichgewichts ständig eine kleine Anzahl von Schiffen zu ersetzen sei. „Ich bin der Ansicht, daß man die öffentliche Meinung wie in Deutschland aufklären muß."

Der Minister erklärte: „In Deutschland hält ein mächtiger Verein die öffentliche Meinung in Atem und unterstützt hierin die Ansichten des Kaisers. In Frankreich gibt es kaum einen Flottenverein. Es ist unerläßlich, einen reiflich erwogenen, auf sehr festen Grundlagen aufgebauten Flottenplan aufzustellen. Seit ich im Parlament bin, habe ich nur gesehen, daß man sich für die kleinen Fahrzeuge, höchstens für Panzerkreuzer begeistert; heute spricht man in der ganzen Welt nur vor Linienschiffen. Lassen Sie uns mit unserem Programm vorsichtig sein. Ich glaube, daß der Neubau von 24 Linienschiffen bis 1919 genügt. Admiral Touchard verlangt 26, Admiral Maigret 30, das ist zuviel."

Bekanntlich sieht das in Aussicht genommene Programm den Neubau von 24 Linienschiffen bis 1919 vor.

Wie der Minister vorausgesehen hatte, machten ihm mehrere Redner die Vernachlässigung der Flottillen zum Vorwurf. Ein Mitglied der Budgetkommission las aus den ihm zugänglich gemachten Verhandlungen des Oberen Marinerates eine 1905 verfaßte Denkschrift des Admirals Fournier vor, deren Titel ist: Flottenprogramm, das unter dem Drange der Verhältnisse anzunehmen ist in Gemäßheit unseres Budgets, der Sicherheit des Landes und der Seestrategie Frankreichs.

„Bisher hatte man kein anderes wirksames Mittel, einer feindlichen Flotte Schach zu bieten, als ihr eine gleichartige Flotte entgegenzustellen, die die gleichen Waffen, die gleiche Taktik anwandte, um jener den Sieg streitig zu machen.

In Zukunft kann das anders werden, und man sieht bereits die Zeit nahe, wo einfache Tauchboote von 200 bis 500 Tonnen, die sich durch Untertauchen dem Geschützfeuer entziehen können, durch überraschenden Angriff die stärksten Hochseeschiffe außer Gefecht setzen oder zerstören können, mögen diese auch noch so schnell sein.

Unter diesen Umständen kann jede Macht, auch ohne Linienschiffe, mit ihren Tauchbooten weit sicherer als mit großen Schiffen jedes Angriffsunternehmen feindlicher Geschwader auf ihre Küsten abwehren, da der Erfolg dieser kleinen Boote auf ihrer Unsichtbarkeit und der unwiderstehlichen, unmittelbaren Zerstörungskraft ihrer Torpedos beruht und nicht auf einem langen, ungewissen Kampfe, in dem im allgemeinen die

Tapferkeit gegenüber der Überlegenheit an Zahl, Tonnengehalt, Bewaffnung, Geschwindigkeit nur durch glückliche Zufälle die Oberhand gewinnt. Was ist dazu nötig? Es genügt, um durch dies Mittel den Erfolg des Angriffs und der Verteidigung zur See eines Landes sicherzustellen, daß die geographische Lage eine vorteilhafte und überwiegende Verwendung der Tauchboote zuläßt. Diese Bedingung ist für jedes Land erfüllt, das die unsichtbaren Angreifer teils vor den feindlichen Häfen, teils in den Durchfahrten und an den Seestraßen aufstellen kann, die die gegnerische Flotte benutzen muß, um die See für ihren Handel frei zu halten und die Lebensmittelversorgung des Landes zu ermöglichen. In dieser Lage befindet sich Frankreich besonders gegenüber England, und hiervon, nicht von unserer Hochseeflotte wird binnen kurzem unsere Seegeltung abhängen, die die Hochseeflotte uns selbst mit den größten Opfern nicht sichern kann. Diese meine, durch wohlbegründete Überlegungen gestützte Ansicht, die bald in der gegenseitigen Stellung der Mächte und in den Geschicken Frankreichs eine große Rolle spielen wird, macht es mir zur Pflicht, eindringlich und vor allem anderen den unmittelbaren Bau einer zahlreichen Tauchbootsflottille zu fordern."

Im Schluß der Denkschrift führt der Admiral dann die unseren Lesern aus seinem Manöverbericht bekannten Gedanken über die strategische Verwendung der französischen Unterseebootsflottillen aus.

Wie der Minister hervorhob, stammt die Denkschrift aus der Zeit der Spannung im Frühjahr 1905, und der Mangel an Linienschiffen, der sich schmerzlich fühlbar machte, veranlaßte den Admiral zu dem verhältnismäßig schnell durchführbaren Vorschlage.

Die hohe Meinung, die der Generalinspekteur des Torpedowesens von den Leistungen der Unterseeboote gewonnen und verschiedentlich öffentlich vertreten hat, hat die Stellung des Ministers gegenüber den Feinden des Linienschiffes sehr erschwert. So wurde auch ein in der Zeitschrift „Continent" erschienener, mit dem Namen Fournier gezeichneter Aufsatz über Unterseeboote gegen das Regierungsprogramm ins Feld geführt, obwohl der Minister einen Brief des Admirals verlas, der den Aufsatz für eine Fälschung erklärte.

Die wesentliche Vermehrung der Linienschiffe im Flottenbauplan von 1906 gegenüber dem Flottengesetz von 1900 fand auch ihre Erklärung, indem der Minister die ihm gestellte Frage: weshalb sind 38 Linienschiffe vorgesehen? etwa weil Deutschland 38 hat? dahin beantwortete, daß de Lanessan gegenüber den damaligen deutschen 13000-Tonnen-Schiffen mit einer geringeren Zahl überlegener (15000 Tonnen-) Schiffe die französische Flotte auf der Höhe halten konnte, daß dies aber nicht mehr möglich sei, nachdem auch Deutschland zum Bau von 18000-Tonnen-Schiffen übergegangen sei. „Ich würde, wenn Deutschland 38 Linienschiffe hat und wir den Bau stärkerer planten, nicht 38 fordern; 30 würden genügen, um es mit Deutschland aufzunehmen. Würden Sie aber die Verantwortung dafür übernehmen, ein Programm zu vertreten, das weniger Linienschiffe enthält, als die deutsche Flotte hat, wenn diese ebenso stark sind wie unsere?"

Die Kosten des Flottenbauplanes wurden eingehend erörtert. Der Berichterstatter des Senates, Cuvinot, hatte in seinem Berichte folgende Aufstellung gemacht:

Kosten in Millionen Reichsmark.

Im Jahre:	Laufende Ausgaben:	Schiffbau:	Hafenbau:	Invalidenkasse:	Insgesamt:
1907	143	86	10	10	249
1910	155	89	16	10	270
1915	175	110	8	10	303
1920	202	135	—	10	347

Der Minister beanstandete nachdrücklich diese Zahlen als übertrieben hoch und wies dies für die Panzerkreuzer, Torpedo- und Unterseeboote auch nach. Die jährlichen Durchschnittskosten für Neubauten würden 100 Millionen Mark nicht übersteigen, der Höchstbetrag eines einzelnen Jahres nicht 108 Millionen Mark.

Auf genauere Angaben über das Anwachsen des Marinebudgets durch die Durchführung des neuen Planes ließ sich der Minister nicht ein und schien sich diese für die Vorlage des Flottengesetzes vorbehalten zu wollen. In dieser Hinsicht bleibt man also vorläufig im Dunkeln, und es ist anzunehmen, daß das in Aussicht gestellte Flottengesetz in Anbetracht der finanziellen Seite noch mancher Schwierigkeit begegnen wird.

Über den Typ der Linienschiffe der „Danton"-Klasse wurden in den Verhandlungen folgende neuen Einzelheiten bekannt:

Alle sechs Schiffe werden Turbinenmaschinen erhalten, von denen man 20 Seemeilen Geschwindigkeit erwartet. Die Dampfstrecke soll 8000 Seemeilen betragen.

Die Versuche zur Erlangung eines genügenden Unterwasserschutzes sind in Lorient zu einem befriedigenden Abschluß gekommen, ihre Ergebnisse werden bei den Neubauten verwertet werden.

Für die Bestückung von vier 30,5 cm und zwölf 24 cm sind neue Geschütze, Modell 1906, konstruiert und nach erfolgreicher Erprobung bereits in Auftrag gegeben worden, ein Teil davon an die Privatindustrie. Zum Vergleich sind die vom Minister mitgeteilten Angaben für das alte und das neue Geschütz hierunter gesetzt:

Kaliber: cm		Geschoßgewicht: kg	Anfangsgeschwindigkeit: m	Feuergeschwindigkeit: Schuß in 1 Minute
24	alt	170	830	
	neu	220	875	3
30,5	alt	340	annähernd (5 Prozent)	
	neu	440	wie oben	2

Danach ergibt sich für die Minute ein zu verfeuerndes Geschoßgewicht in kg für:

	nach vorn:	nach der Seite:	nach hinten:
„Danton"	4400	7480	4400
„Dreadnought" . . .	4620	6640	1540

Dabei hat das französische 30,5 cm-Geschütz eine größere Durchschlagskraft als das englische.

Für die Geschütztürme wurde die Forderung gestellt, daß sie ein ununterbrochenes Zielen mit Zielfernrohr, das Laden in allen Lagen des Geschützes gestatten und eine Feuergeschwindigkeit von 2 Schuß für das 30,5 cm sowie von 3 Schuß für das 24 cm in der Minute gewährleisten. Nachdem schon vorher der Wettbewerb unter Privatfirmen für die 19,4 cm-Türme der neuen Panzerkreuzer diese Bedingungen zur Zufriedenheit erfüllt hat, nimmt man an, daß die für die schwereren Kaliber zu verwendenden

Konstruktionen unter Berücksichtigung der den Konstrukteuren gestellten Gewichts- und Raumbedingungen zufriedenstellend ausfallen werden.

Die Schiffe sollen in vier Jahren gebaut werden und 1910 fertiggestellt sein; außerordentlich hohe, von Monat zu Monat wachsende Verzugstrafen sind in den Verträgen vorgesehen.

Wegen der nicht rechtzeitigen Durchführung des Flottenbauplans vom Jahre 1900 wurde der Minister von mehreren Seiten angegriffen. Er setzte dem entgegen, daß die Regierung bei Vorlage des Gesetzes die Durchführung bis Ende 1907 vorgesehen habe, aber durch die gesetzgebenden Körperschaften zur Verkürzung der Bauzeit um 1 Jahr gezwungen sei.

Annähernd in dem von der Regierung vorgeschlagenen Zeitraume werde das Gesetz durchgeführt sein. „République“ und „Patrie“ seien dienstbereit, ihre Fertigstellung ist unter Hintansetzung des Baues kleiner Fahrzeuge wegen der politischen Spannung infolge der Marokko-Angelegenheit vom Minister derart gefördert worden, daß sie im Falle eines Konfliktes schlagfertig gewesen wären. Die anderen 4 Linienschiffe können 1907 ihre Erprobungen beenden und in diesem Jahre in den Dienst eintreten. Etwa ebenso steht es mit den noch ausstehenden Panzerkreuzern. Von den 28 Torpedobootsjägern sind 22 fertig, 2 in der Erprobung, 4 werden vor Ende 1907 dienstbereit sein.

Von den Torpedo- und Unterseebooten einschließlich der aus dem besonders bewilligten Kredit von 40 Millionen Mark zu bauenden sind nur noch einige im Laufe dieses Jahres fertigzustellen.

Allein im Rückstande bleibt der Panzerkreuzer „Ernest Renan“ wegen der kurz vor dem Baubeginn angeordneten Änderung seiner Pläne; mit dieser alleinigen Ausnahme wird also der Regierungstermin innegehalten werden.

Folgendes ist die Zahl der Schiffe, die sich im Jahre 1907 im Bau befinden, einschließlich derjenigen, für die noch Baurestgelder im Etat H ausgeworfen sind: 12 Linienschiffe, 6 Panzerkreuzer, 32 Torpedobootsjäger, 24 Torpedoboote und 58 Unterseeboote.

Auch wegen nicht genügender Förderung des Baues der Flottillen wurde der Minister zur Rede gestellt. Ein gewichtiger Grund zu seiner Entschuldigung ist oben schon angeführt worden. Die Behauptung, daß nicht genügend Torpedoboote und Unterseeboote vorhanden seien und gebaut würden, wies der Minister unter Berufung auf den Oberen Marinerat zurück. Gleichzeitig führte er an, daß die neueren Typen viel leistungsfähiger seien als die alten und in weiterer Entfernung von der Küste verwendet werden könnten, daher seien an sich nicht mehr so viel Torpedofahrzeuge nötig, zum anderen Teil würden sie durch die Unterseeboote ersetzt. Von 1905 bis 1907 einschließlich sind 26 Torpedobootsjäger und 46 Unterseeboote in Bau gegeben, der Bau von Torpedobooten ist zur Zeit eingestellt, da bereits mehr vorhanden sind als nach dem Flottenbauplan nötig.

Für den neuen Typ der Torpedobootsjäger stellte der Obere Marinerat die Forderungen:

1. Ersatz der sechs 4,7 cm-SK. durch 6,5 cm-SK.;

2. Vermehrung der Kessel von zwei auf vier unter Beschränkung der Länge der Rostfläche auf 2 m anstatt 2,5 m;

3. Hinzutritt eines Torpedolanzierrohres im Vorsteven;

4. Einführung von Kolbenmaschinen mit forcierter Schmierung, Dampfturbinen oder eines gemischten Maschinensystems;

5. Verkleinerung des Drehkreises von 600 bis 700 m auf 400 m bei 20 Seemeilen Fahrt.

Diese Bedingungen erfüllen sechs von Privatwerften eingegangene Pläne, von denen drei Kolbenmaschinen, je einer Kolbenmaschine und Rateau-Turbine, Kolbenmaschine und Bréguet-Turbinen, Parsons-Turbinen vorsieht bei etwa 420 Tonnen Wasserverdrängung. Die Verträge sind noch Ende 1906 vollzogen. Dagegen sind die für 1906 bewilligten weiteren vier Boote nicht gebaut worden, um den Ausgang des Versuches abzuwarten; für 1907 sind sieben Torpedobootsjäger gefordert.

In bezug auf die Unterseeboote teilt der Minister nicht die optimistische Auffassung des Admirals Fournier und der vielen Anhänger, welche diese als urfranzösisch in Anspruch genommene Waffe auch im Parlament hat. Er erkannte zwar ihren Wert als moralische Waffe und ihre Verwendbarkeit in der Küstenverteidigung im engsten Sinne an, sprach aber, gestützt auf die vorgelesenen Urteile der Admirale Gervais, Caillard, Besson und selbst Fourniers Manöverbericht seine Ansicht dahin aus: „Das wirkliche Angriffsunterseeboot, das mit einem Motor ausgerüstet, der noch nicht gefunden ist, vor den Geschwadern herlaufend Jagd auf Linienschiffe machen kann, das Unterseeboot, das nicht allein eine Waffe des Hinterhaltes bildet, das sich nicht damit begnügt, nahe dem Hafen und nahe der Küste den Angriff der Linienschiffe abzuwarten, dies Kampfmittel haben wir unglücklicherweise noch nicht.“

Aus diesem Grunde gelang es dem Minister auch nur unter Hinweis auf die öffentliche Meinung, im Oberen Marinerate im Jahre 1905 die Bewilligung einer genügenden Zahl von Unterseebooten durchzusetzen.

Den Vorwurf, daß er die bewilligten Unterseeboote nicht auf Stapel gelegt habe, wies der Minister damit zurück, daß er die Ergebnisse der Probefahrten der „Émeraude“ habe abwarten müssen. „Es sind das sehr komplizierte Versuche, die aber großes Interesse bieten. Es genügt in der Tat, sich an die Konstrukteure von Unterwasser- oder Tauchbooten zu wenden, um zu sehen, wie sehr sie selbst zaudern und nur vorsichtig vorgehen wollen. Ich wußte nicht einmal, ob die Erprobung nicht mit einem Rückschlag enden würde, und war daher wohl im Rechte, ihr Ergebnis abzuwarten. Anderseits bin ich der Ansicht, daß wir den Versuch machen müssen, einen überlegenen Typ zu finden und daß, wenn überhaupt irgendwo, in Frankreich der Boden ist, auf dem er erwachsen kann. Es wurden daher am 6. Februar die Bedingungen des Wettbewerbes um den Typ des Angriffsunterseebootes aufgestellt: Geschwindigkeit ausgetaucht 15 Seemeilen, getaucht 12 Seemeilen, Verwendungsbereich 2500 Seemeilen, Größe 630 bis 810 Tonnen. Darauf gingen vier Entwürfe von Marinebaumeistern ein, von denen drei vom technischen Komitee zur Ausführung empfohlen wurden. Die Abmessungen sind:

Länge m:	Wasserverdrängung Tonnen ausgetaucht:	eingetaucht:	Motor:
60	577	810	Diesel- oder Dampfmotor für Überwasser-, Akkumulator für Unterwasserfahrt.
64	530	628	
56	555	735	

Diese drei sind in Bau gegeben, da wahrscheinlich jeder Typ seine Vorzüge haben wird, aus denen dann der endgültige abgeleitet werden kann, wenn auch kaum anzunehmen ist, daß eins der Boote das gesuchte Angriffsunterseeboot sein wird. Jedenfalls kann man sicher darauf rechnen, Fortschritte in der Bewohnbarkeit zu erzielen. . . . Der Schritt vorwärts, den wir hiermit machen, ist bedeutend, da die Wasserverdrängung um mehr als die Hälfte größer ist als bei den bisher größten Booten und die Geschwindigkeit der der Hochseeschiffe vergleichbar wird. Ob diese Tauchboote den Erwartungen entsprechen werden, muß die Erprobung erweisen."

Offener als M. Thomson hat noch kein französischer Marineminister sich vor den gesetzgebenden Körperschaften über die Unterseebootsfrage zu äußern gewagt; das spricht für das Vertrauen, das er sich in der Volksvertretung erworben hat.

Er lehnte übrigens auch den Vorschlag ab, die Privatwerften zum Bau von Unterseebooten heranzuziehen, da diese keinerlei Erfahrungen darin besäßen und lange Jahre vergehen müßten, ehe sie wirklich die Frage in Betracht ziehen könnten, wennschon es zu wünschen sei, daß die französische Industrie auch Unterseebootsbauten für das Ausland übernehmen könne.

Das französische Schiffsmaterial wurde sehr scharf vom Senator Monis kritisiert, an der Hand eines Berichts des früheren Chefkonstrukteurs der Marine Bertin an den Marineminister:

„In Frankreich hat man die Folgen von Havarien in den Aufbauten außer acht gelassen und nur durch eine geringe Stabilität bei intakten Schiffen für vorzügliche Seeeigenschaften gesorgt. Man hat so drei Hauptreihen von Linienschiffen gebaut, außerhalb deren »Jauréguiberry« steht.

1. »Amiral Duperré«, »Formidable«, »Amiral Baudin«, »Hoche«, »Neptune«, »Marceau«, »Magenta« hatten ursprünglich keinen Schutz gegen Mittelartillerie; die Abänderungen, einige Splitterwände, Vermehrung der wasserdichten Abteilungen haben nur wenig gebessert.

2. Bei »Carnot«, »Charles Martel«, »Brennus« hat die Hinzufügung des leichten Gürtels einen genügenden Schutz gegen das Eindringen der See in die untere Batterie gebracht, wogegen die Gefahr besteht, daß das Wasser, das durch Breschen innerhalb des leichten Gürtels eindringt, dort zurückgehalten wird.

3. »Jauréguiberry« hat ein Zelldeck über dem Gürtelpanzer, die Entwässerungsanlage genügt aber nicht.

4. »Bouvet«, »Masséna«, »Charlemagne«, »St. Louis«, »Gaulois« stehen noch hinter 3. und nähern sich 2."

Der Minister wies darauf hin, daß die gerügten Fehler sich erst infolge der Entwicklung der Artillerie bemerkbar gemacht hätten und daß das gleiche Los, als Kenterschiffe bezeichnet zu werden, auch den neuesten Schiffen bei weiterer Steigerung der Geschoßwirkung beschieden sein könne. Im übrigen seien, Schiff für Schiff verglichen,

die französischen den deutschen nicht unterlegen. Er stützte sich hierbei auf den Bericht eines sich in Deutschland aufhaltenden französischen Admirals, der den Vergleich eingehend durchführt. Jedes einzelne französische Linienschiff, ganz abgesehen von der „République"-Klasse, sei jedem deutschen an Größe, Geschwindigkeit, Bestückung, Seeeigenschaften überlegen.

„Wo liegt also unsere Unterlegenheit?" fuhr der Minister fort. „Gerade das wird Ihnen die Notwendigkeit, die Vorzüglichkeit von Flottenprogrammen zeigen. Wie kommt es, daß, nachdem man ohne Nachteil Schiff gegen Schiff verglichen hat, Geschwader gegen Geschwader, man doch beim Feststellen des Ergebnisses in Zweifel ist? Hier ist die Lösung: Weil die 25 Linienschiffe — oder vielmehr nach Abzug einiger, die mehr Küstenpanzer als Linienschiffe sind — die 20 Linienschiffe, aus denen die deutsche Flotte besteht, durchaus gleichartige Divisionen bilden, die sich untereinander ähneln, die aus ganz gleichen Schiffen bestehen. Außerdem besitzt die deutsche Flotte noch den Vorteil, daß ihre Linienschiffe jünger als viele der unseren sind. Was uns aber am meisten belastet, ist der Mangel an Gleichartigkeit. Wir haben unglücklicherweise eine Art Mustersammlung von Schiffen, Artillerie- und Marinemuseen, in denen jede Art von Waffen zu sehen ist. Würden Sie einen großen Vorteil von einigen 22-, 23- und 24-Knoten-Schiffen haben, wenn es zum Kampf mit der deutschen Flotte käme? Sicherlich nicht. Beim Zusammenstoß beider Geschwader wird das kräftigste, das stärkste den Sieg davontragen und nicht dasjenige, das eine Anzahl schneller Schiffe hat, die doch ihre Fahrt nach der des ganzen Geschwaders regeln müssen."

Auf die Vorwürfe, die der Marineverwaltung wegen zu geringer Durchschlagskraft der Schiffsartillerie gemacht wurden, ist es nicht nötig, näher einzugehen angesichts der weiter oben gemachten Angaben über die Geschütze Modell 1906.

Zielfernrohre sind zur Zeit 68 an Bord vorhanden, im Mittelmeergeschwader sind die 30,5 cm- der Linienschiffe und die 19 cm-Geschütze der Panzerkreuzer damit ausgerüstet. Es soll demnächst aber das vom Kommandant Petit erfundene Zielfernrohr eingeführt werden, von dem bereits 200 Stück bestellt sind.

Auf „Charles Martel" haben im Jahre 1906 bei einer Gefechtsschießübung 12 Kartuschhülsen zu Feuerstörungen dadurch Veranlassung gegeben, daß sie sich geworfen hatten. Der Minister führt dies Vorkommnis darauf zurück, daß die Munition älter als 10 Jahre war und trotz der ständigen Überholung Veränderungen in der Ladung eingetreten seien. In Zukunft werden, da bei allen Schießübungen Gefechtsmunition verwendet werden soll, solche Übelstände, die im Gefecht von entscheidender Bedeutung werden können, nicht mehr eintreten, da die Munition schneller erneuert werden müsse.

Beim Personal wurde von allen Seiten bedauert, daß trotz der vorjährigen Zusage des Ministers die Gleichstellung der Kapitänleutnants mit den Hauptleuten im Gehalt nicht im Etat zum Ausdruck käme. Der Minister versprach, was in diesem Jahre aus Geldmangel unterblieben, im nächsten nachzuholen.

Der Gesetzentwurf über die Seedienstpflicht, der durch Einführung der zweijährigen Dienstzeit notwendig wurde, führt diese auch für die Seedienstpflichtigen ein, dagegen werden den Seedienstpflichtigen, die länger als 2 Jahre freiwillig bei

der Flagge bleiben, besondere Vorteile in Gestalt erhöhten Soldes und von Zulagen gewährt. Der im Marineministerium ausgearbeitete Entwurf befindet sich zur Zeit im Finanzministerium.

Wie sehr die allgemeine Ausbildung des Personals unter dem Regime Pelletan gelitten hat, geht aus einem Berichte des Admirals Fournier vom 18. Januar 1905 hervor, aus dem der Minister das Folgende mitteilte:

„Nicht minder verhängnisvoll sind die Verzögerungen im Bau der 6 Linienschiffe des Flottengesetzes, denn sie berauben uns tatsächlich der Hochseeschiffe, die gerade nötig wären, um unsere zahlenmäßige Unterlegenheit an Schiffen erster Linie gegenüber der deutschen Flotte auszugleichen.

Die Unzulänglichkeit der Kräfte erster Linie, die wir dieser zur Entscheidungsschlacht gegenüberstellen können, ist angesichts der jedenfalls weit geringeren Kriegsbereitschaft und der geringeren Gefechtsausbildung zu augenscheinlich, als daß man sie für die der Flotte zu stellende strategische Aufgabe in Rechnung setzen könnte.“

Begreiflicherweise hat ein solcher Bericht des voraussichtlichen Flottenführers dem Minister Veranlassung gegeben, mit allen Kräften für die Kriegsbereitschaft und die kriegsmäßige Ausbildung des Personals zu sorgen. So teilte er unter anderem mit, daß bereits am 1. März das Nordgeschwader seine Besatzungen auf vollen Stand auffüllen und diesen dauernd behalten würde, daß die Besatzung der neun in Cherbourg in Reserve befindlichen Küstenpanzer derart verstärkt werden soll, daß die Schiffe regelmäßig Übungen in See vornehmen können.

Die Schießausbildung soll durch die schon erwähnte Einführung von Gefechtsschießen gefördert werden, der Erziehung guter Geschützführer und Richtkanoniere kommen reichliche Schießpreise für gute Leistungen zu Hilfe.

Es werden in Zukunft alle Vierteljahre ein Gefechtsschießen und ein fünftes im Jahr als Preisschießen abgehalten; für jedes stehen zur Verfügung 3 Schuß pro Geschütz für schwere Artillerie, 10 für Mittelartillerie, 15, 25, 40 für die 6,5 cm-, 4,7 cm-, 3,7 cm-SK.

Nach den Berichten über das letzte Schießjahr haben im Mittelmeergeschwader „Charlemagne“ und „Iéna“, im Nordgeschwader „Carnot“ und „Amiral Aube“ 50 Prozent Treffer, „Jauréguiberry“ sogar über 58 Prozent mit den schweren Geschützen erreicht.

Für die Hebung der Leistungsfähigkeit der Werften wurden von vielen Seiten Vorschläge gemacht, die auf Ausstattung mit modernen Werkzeugmaschinen, bessere Arbeitsteilung, Interessierung der Arbeiter an dem schnellen Fortgang der Arbeit durch ein zweckentsprechendes Lohnsystem, Zusammenfassung der jetzt in den Ressorts zersplitterten Einzelwerkstätten u. dergl. bestanden. Durch Vereinfachung der Werftverwaltung würden sich namhafte Ersparnisse erzielen lassen.

Von einer Seite wurde auf den Mangel an Trockendocks für die neuen großen Schiffe hingewiesen. Der Minister erwiderte, daß vor Fertigstellung der sechs Linienschiffe 2 Docks in Cherbourg (Nr. 5 und le Homet), 4 in Brest (Nr. 2—4, Nr. 7—8, Dock Nr. 1 Lannion, das Dock des Handelshafens), 1 in Lorient (Nr. 2), 4 in Toulon, 2 in Biserta, also 13 Docks bereit stehen werden.

Außerdem werden bis dahin große Docks in Dakar und Diego Suarez fertig sein; schließlich ist ein großes Trocken- oder Schwimmdock für Saigon geplant.

Tatsächlich in Bau ist erst ein Dock in Cherbourg, während nach dem Gesetze von 1901 über die Ausstattung der Häfen dort und in Brest je zwei, je eins in Rochefort und Toulon neu gebaut werden sollten.

Es läßt sich nicht von der Hand weisen, daß aus Mangel an Mitteln der Dockbau und die nötige Verlängerung vorhandener Trockendocks bisher nur mäßig gefördert ist, es ist dies um so bedenklicher, als die französischen Handelshäfen nicht zur Entlastung herangezogen werden können, da sie entweder selbst keine genügend großen Docks haben, oder diese nur bei Hochwasser zugänglich sind.

Des ferneren wurden die Einrichtungen zum Auffüllen der Vorräte in den Kriegshäfen bemängelt, es fehle an genügenden Liegestellen an den Kais, und auch hier könnten die Handelshäfen wenig Hilfe leisten, die nördlichen, weil sie zu wenig Wasser haben, von den südlichen nur Marseille. Der Minister teilte mit, daß für Cherbourg zu diesem Zwecke ein Plan ausgearbeitet ist, nach dem bei le Homet ein Vorhafen und eine Mole mit Kai angelegt werden soll, an dem die größten Schiffe festmachen können; durch Anschüttungen soll ein genügender Raum für Kohlenlager mit Anlegebrücken gewonnen werden, ferner soll noch eine Mole östlich von der Einfahrt des Handelshafens gebaut werden. In Toulon soll vor der Front militaire, welche die Darse de Missiessy von der Reede trennte, durch Anschüttung genügend Platz für die Lagerung von 200 000 Tonnen Kohlen gewonnen werden mit Anlegebrücken, an denen gleichzeitig zwei Linienschiffe Kohlen und Schmiermittel auffüllen können; ferner sollen die vorhandenen Ladebrücken von Castigneau ebenso verbessert werden. Zufahrtswege und Bahnen zum Ersatz der dem Lager entnommenen Kohlen sollen vorgesehen werden. Der Plan wird jetzt an Ort und Stelle durchgearbeitet.

Über die Vorkehrungen zum Heben gesunkener Unterseeboote berichtete der Minister, daß die Pläne für ein zu diesem Zwecke bestimmtes Schwimmdock fertiggestellt sind und daß die Vergebung der Arbeit ausgeschrieben ist. Gleichzeitig sind die Werften beauftragt, Untersuchungen darüber anzustellen, welche Vorkehrungen an den Unterseebooten zu treffen sind, um sie unmittelbar mit dem Dock zu heben, ohne gezwungen zu sein, sie erst mit untergelegten Ketten zu fangen. Man habe in Biserta ein Dock gehabt, es sei aber nach den dort gemachten Erfahrungen ein Trugschluß, wenn die Presse meine, daß man allerorten genügend starke Vorrichtungen zum sofortigen Heben so großer Fahrzeuge haben könne.

Der Minister teilte noch mit, daß der staatlichen Panzerplattenfabrik Guérigny die Seitenpanzer für die Panzerkreuzer „Edgard Quinet“ und „Waldeck-Rousseau“, für „Danton“ der leichte Seitenpanzer, der Vorpanzer der Türme, für „Mirabeau“ der leichte Seitenpanzer und das untere Panzerdeck zur Ausführung überwiesen sind, daß ferner die Überweisung des unteren Panzerdecks für „Danton“ und des Vorpanzers der Türme für „Mirabeau“ in Erwägung gezogen sei. Das Werk sei vollauf beschäftigt.

Ein Abgeordneter verlangte auf Grund des Gutachtens eines Ingenieuroffiziers die Befestigung der Hyerischen Inseln zum Schutz der auf der Reede

ankernden Schiffe, die auf der Reede von Toulon der Beschießung von See her ausgesetzt seien.

Für die Küstenvermessung und das Vermessungsingenieurkorps wurde größere Berücksichtigung verlangt, als ihnen letzthin zuteil geworden sei, da für die Vernachlässigung des Vermessungsdienstes die vielen Unfälle durch Festkommen französischer Kriegschiffe auf unbekannten Felsen trauriges Zeugnis ablegten.

Minister Thomson wandte sich gegen die übermäßig scharfe Kritik, die von einzelnen Rednern geübt worden sei. Ohne den Abgeordneten das Recht der Kritik zu bestreiten, müsse er doch darauf hinweisen, daß eine übelwollende Kritik nicht nur den Wert der Flotte, ihres Personals und Materials in den Augen des Auslandes herabsetzen könne, sondern vor allen Dingen dem Personal das Zutrauen zu seiner Waffe und deren Führung zu rauben geeignet sei. Desgleichen tadelte er das Vorlesen von geheimen Berichten der Front in der Kammer, da dies die Offiziere dazu verleiten könne, ihre Berichte so abzufassen, daß sie ohne Nachteil für die Flotte veröffentlicht werden könnten, wodurch der Zweck solcher Berichte hinfällig werde. Schließlich wies er an der Hand der neueren Geschichte der französischen Marine den Vorwurf, sie habe im Bedarfsfalle stets versagt, mit aller Entschiedenheit zurück.

Es erübrigt nur noch, einzelne Hauptposten des Budgets anzuführen.

Das Gesamtbudget ist in Höhe von rund 250 Millionen Mark bewilligt, das sind rund 5 Millionen Mark weniger, als der Regierungsvorschlag verlangte und 10 Millionen Mark weniger als der vorjährige.

Von größeren Abstrichen sind betroffen die Neubauten mit 3,2 Millionen Mark, Kapitel 7, Flottenstammdivisionen 335 000 Mark, Kapitel 19, Verpflegung 381 000 Mark, Kapitel 22, Reise-, Transportkosten 326 000 Mark, die zum Teil durch Übertragung auf Kapitel 25, Ausrüstung der Flotte, mit 260 000 Mark wieder in die Erscheinung treten. Für Schiffbau einschließlich 13,4 Millionen Mark für Artillerie und Torpedoarmierung sind rund 85 Millionen Mark vorgesehen, für den Ausbau und die Ausstattung der Häfen mit Betriebsmitteln auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1901 rund 10 Millionen Mark, für Instandhaltung rund 25,5 Millionen Mark.

Die Streichungen bei den Ausgaben für Neubauten erklären sich daraus, daß die Bausumme für die sechs neuen Linienschiffe, 232 Millionen Mark, welche auf die Jahre 1906 bis 1911 verteilt ist, eine andere Verteilung erfahren hat. Für 1907, 1908, 1909 sind die Beträge um 29 Millionen Mark vermindert und für 1910 und 1911 um die gleiche Summe erhöht worden, so daß die Jahresraten für 1906 bis 1911 betragen: 1,6, 25, 36,5, 56, 70, 43 Millionen Mark.

Es sei noch erwähnt, daß die Trennung von Staat und Kirche auch im Marineetat sich fühlbar macht. Die Budgetkommission der Kammer hatte von dem für die Marinegeistlichen ausgesetzten Gehalt nur 8000 Mark „zur Liquidation“ bewilligt, die Kammer erhöhte die Summe auf Antrag des Ministers auf 16 000 Mark. Im Senat versuchte Senator Admiral de Cuverville vergeblich, die Wiederherstellung der Regierungsforderung durchzusetzen.

M.

Was ist die Vermessung dem Seeoffizier?

Im allgemeinen ist die Vermessung dem Seeoffizier unsympathisch. Die Jüngerschaft des Mars verleugnet die friedliche Tochter der Minerva, und bei allem Zugeständnis einer gewissen Intelligenz für das Vermessungsfach wird diesem das Kriterium einer lebensvollen Tätigkeit, eines praktischen Nutzens für den Beruf nur sehr bedingt zugesprochen.

„Es ist ein gar beschränkter Raum,
Man sieht nichts Grünes, keinen Baum.“ —

Betrachten wir die Wirklichkeit. Unschwer wird man zunächst einen Zusammenhang mit der Navigation erkennen und zugeben müssen, daß die Vermessungsausbildung ein gut Teil dazu beiträgt, die Vorbedingungen zur Handhabung einer sicheren Navigation zu geben. Verlangt diese, um sich zur Waffe in der Hand des Führers zu erweitern, Wagemut, gepaart mit Wissen und einem guten Aufnahmevermögen, so sehen wir, wie gerade diese Erfordernisse dem Offizier während seiner Tätigkeit bei der Vermessung anerzogen werden.

Der Kommandobereich des Vermessungsoffiziers ist das Dampfboot; in ihm bringt er den Hauptteil des Vermessungslebens zu; es ist für ihn das Torpedoboot im kleinen. In aller Frühe verläßt er das Vermessungsschiff, spät Abends kehrt er zurück. Wind und See spielen den Booten zuweilen übel mit; kritische Situationen an der Küste und in der Brandung stellen Anforderungen an seemännischen Blick und seemännische Tüchtigkeit und führen dem Offizier oft genug seine alleinige Verantwortung für Boot und Besatzung zu Gemüt. Das Vermessungsschiff ist fern, zeitweise bis zu 40 Seemeilen; das Zutrauen des Kommandanten ist zu rechtfertigen. Auch an kleinen Robinsonaden im Lande der Melanesen fehlt es nicht.

Fremd und jungfräulich ist das Gebiet, das der Seefahrt zugänglich gemacht werden soll. Keine Karte weist den Weg und gibt Auskunft über den Wert oder Unwert eines Hafens; oft genug erfordern unliebsame Überraschungen kritische Manöver mit Schiff und Boot. Tätigkeit auf Leegerwall ist nichts Ungewohntes; die Vermessung muß auch dort arbeiten, das Schiff auch dort ankern, wenn Leistungen hervorgebracht werden sollen. Der Offizier lernt Situationen beherrschen und erweitert sein seemännisches Können. Das gibt Sicherheit, gibt Nerven: es schafft Momente und Bilder, welche sich in den Geist des Offiziers, ob jung, ob alt, einprägen und sich zu fertigen Schlußfolgerungen für sein Tun und Handeln im späteren Leben kristallisieren.

Systematisch wird der Vermessungsoffizier zur Ausnutzung seines navigatorischen Wissens erzogen. Stete Beschäftigung mit den Instrumenten, die Handhabung der Photogrammetrie gibt dem Auge Schulung in dem Erfassen von Gegenständen; das Schema, nach welchem in der Bewertung der Objekte auf Geeignetheit für Triangulation und Lotarbeit zuerst verfahren wird, wächst sich sehr bald zu freier Beurteilung aus. Es entsteht das Vermögen, sich schnell zu orientieren und auch dort, wo keine Mühlen und Kirchtürme hilfreich zur Seite stehen, wo das Sichten der Küsten und ihrer Objekte nur nach Momenten bemessen ist, wie im Nebel, Anhaltspunkte zu finden und Schlüsse zu ziehen, welche einer ruhigen Navigation ihre Überlegenheit über Zufälle und äußere Einflüsse sichern.

Die Tätigkeit in Stromgebieten führt zu Ergebnissen, welche den Zusammenhang von Ursache und Wirkung zum Teil überraschend schnell erkennen lassen. Hier bietet sich ein besonders ergiebiges Feld für Überlegungen und Kombinationen, und lehrreiche Erfahrungen werden später Gelegenheit geben, gute „Diagnosen" in der Beurteilung von Strom- und Gezeitenwirkungen zu stellen.

Die Beschäftigung mit der Entstehung und Anfertigung von Seekarten gibt wertvolle Winke über Ansprüche an sie in der Praxis — Beurteilung der Tiefenangaben, Absetzen von Winkeln, Übertragen von Positionen, Fahren nach Doppelwinkeln, Wert der Kartenangaben gegenüber den Segelhandbüchern, Verlaß auf Seezeichen und ihre Bedeutung für die Navigation, Gebrauch der Karten anderer Nationen.

In seiner Tätigkeit von Wind und Wetter abhängig, befaßt sich der Vermessungsoffizier eingehender mit der Meteorologie und entlockt ihren Vorgängen manches, was ihm später von Wert sein wird.

Auf leichter Brücke führt die Vermessung zur Wissenschaft und knüpft alte Beziehungen an die kurze Ära einer „Gazelle"-Reise wieder an. „Planet" sowohl wie „Möwe" sind hierzu auf Anordnung des Reichsmarineamtes mit den neuesten wissenschaftlichen Instrumenten ausgerüstet. Drachen und Registrierballon geben das Material für aerologische, verschiedenartige Tiefseeinstrumente dasjenige für ozeanographische Forschungen. Der ideale Wert, der sich aus der Beschäftigung mit der Wissenschaft ergibt, leuchtet ohne weiteres ein, der praktische kommt der Navigation und Seemannschaft zugute. Zur Bedienung der Instrumente sind zum Teil recht geschickte Manöver erforderlich.

Die Vermessung wird zuweilen mit „Millimeterfuchserei" bezeichnet. Sei es. Ich meine, ein ernstes Studium setzt Gewissenhaftigkeit voraus, die wohl im Anfang etwas nach Pedanterie schmeckt, sich jedoch später zu dem Selbstvertrauen auswächst, das dem Kurs auf der Karte seine magnetische Wirkung auf das Schiff aufzwingt und in dem Bewußtsein eigenen Könnens und dem berechtigten Anspruch auf sein Glück seine kräftigen Wurzeln hat.

Was ist nun hiernach die Vermessung dem Seeoffizier? Die Antwort lautet: Eine gute Vorbereitung für die Flotte, ein erstrebenswertes Durchgangsstadium auf dem Wege zum Navigationsoffizier bzw. Kommandanten, eine wertvolle Gelegenheit, geistige Initiative und Energie des Willens zu betätigen, eine glückliche Episode, welche ihm, wie bei der Kolonialvermessung, die reiche Mannigfaltigkeit der Natur vor Augen führt und ihn mit einer Menschenwelt in Berührung bringt, die bei ihrer noch kindlichen Bildungsstufe seiner Phantasie eine Fülle von Anregungen gibt.

Die Zeit, welche der Seeoffizier der Vermessung angehört, ist bei der geringen Zahl der für diesen Dienst vorhandenen Stellen naturgemäß eine beschränkte; aber sie ist erfüllt von verantwortungsvoller seemännischer Tätigkeit. Sie nimmt daher unter den Sonderdienstzweigen in bezug auf den allgemeinen Gang der Ausbildung des Seeoffiziers einen hohen Rang ein. In der Erinnerung aber erweckt sie das Gefühl der Pietät, welches wir immer für jene Jahre übrig haben, aus welchen unser inneres Wachstum seine Nahrung zog.

. . . . . rt.

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Am 19. Februar fand in Gegenwart Seiner Majestät des Kaisers im Königlichen Schloß zu Berlin der feierliche Zusammentritt des für die Legislaturperiode 1907/12 gewählten neuen Reichstages statt.

Seine Majestät der Kaiser wohnte am 20. Februar in Wilhelmshaven der Vereidigung der Rekruten der Nordseestation bei.

Von den anläßlich der Silberhochzeit des Kaiserpaares von Schülern und Schülerinnen höherer Schulen für Marinezwecke gesammelten Geldmitteln hat Seine Majestät den Betrag von 100 000 Mark zu einer Stiftung für die Schiffsjungen der Marine bestimmt. Die Zinsen sollen zu Unterstützungen und zur Förderung der Berufsfreudigkeit und gesunden Sportsinnes verwendet werden und kommen somit unter Hebung des Unteroffiziererſatzes der Marine in erster Linie der Jugend aus den unbemittelten Schichten des Volkes zugute.

Dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes, Admiral v. Tirpitz, ist von Seiner Majestät dem Kaiser am 27. Januar der hohe Orden vom Schwarzen Adler verliehen worden.

— Hochseeflotte. Die bisherige aktive Schlachtflotte hat die Bezeichnung „Hochseeflotte" erhalten, die Reserve-Schlachtflotte hat die Bezeichnung „Reserveflotte" zu führen.

Der Verband der Aufklärungsschiffe führte Ende Februar eine Übungsreise in der Nordsee aus. Die Übungen fanden teilweise bei schwerem Wetter statt. „Roon" rettete die Mannschaft eines gesunkenen Fischereidampfers. Ein Seeschlepper stieß längsseit der „Medusa" leck und sank; die Mannschaft konnte nur teilweise gerettet werden.

Das Linienschiff „Elsaß" erzielte Ende Januar bei der Kohlenübernahme die bisher nicht erreichte stündliche Durchschnittsleistung von 380 Tonnen. „Elsaß" war auch 1906 bestes Schiff der Flotte im Kohlennehmen mit einer Durchschnittsleistung von 351 Tonnen.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Das Flaggschiff „Fürst Bismarck" hat Saigon wieder verlassen und liegt seit dem 25. Januar in Singapore.

„Leipzig" ist seit Ende Januar Stationär in Tsingtau.

„Niobe" verließ Schanghai, lief Tsingtau und Amoy an und ging nach Hongkong.

„Iltis" ist von Wuhu über Nanking und Wusung nach Tsingtau gegangen.

„Jaguar" traf von Tsingtau in Schanghai ein.

„Luchs" ging von Futschau nach Schanghai, Tschinkiang, Nanking und Wuhu.

„Tiger" hat nach Verlassen Saigons Bangkok, Singapore und Labuan besucht.

Amerikanische Station. „Bremen" besuchte verschiedene Küstenplätze Floridas und ist nach einem Besuch Savannahs Anfang März in Newport News zu erwarten.

„Falke" ist auf der Heimreise am 11. Februar von Pernambuco nach Dakar in See gegangen.

„Panther" war während des Februar in Newport News mit der jährlichen Reparatur beschäftigt. Das Kanonenboot soll nach Ablösung seiner Besatzung (Juni 1907) zur westafrikanischen Station übertreten.

Afrikanische Stationen. „Bussard" ist am 17. Februar in Kapstadt eingetroffen und bleibt dort bis gegen Ende März zur Ausführung von Reparaturen.

„Seeadler" ging von Daressalam nach Lindi.

„Sperber“ besuchte Ende Januar Lome und nahm an der Eröffnung der Bahn Lome—Palime teil. Nach abermaligem Anlaufen von Kamerun ist er am 18. Februar auf dem Wege nach Kapstadt nach Swakopmund in See gegangen.

Australische Station. „Condor“ dampfte von Ponape nach Noumea auf Neukaledonien und ist Mitte Februar in Melbourne eingetroffen.

„Planet“ ist von den Palau-Inseln über Manila in Hongkong eingetroffen und bleibt dort bis Mitte März zur Ausführung von Reparaturen.

Schulschiffe. „Stosch“ besuchte Cadiz und Ferrol und ist nach Vlissingen unterwegs, „Stein“ traf von den Bermudas in Fayal (Azoren) ein, um am 23. Februar nach Nieuwediep weiterzugehen, „Charlotte“ ging von Cartagena nach der Arosabucht an der Nordwestküste Spaniens und Ende des Monats nach Rotterdam.

Mittelmeer. Die „Loreley“ trat Ende Januar die jährliche Rundreise nach der syrischen Küste an und wird Piräus, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Haifa, Beirut, Larnaka (Cypern), Rhodus und Smyrna anlaufen.

— Probefahrt. Der am 1. Februar in Dienst gestellte kleine Kreuzer „Danzig“ hat mit den Probefahrten begonnen. Am 19. Februar wurden bei einer 24stündigen beschleunigten Kohlenmeß-Probefahrt im Mittel 7639 Pferdestärken bei einem mittleren Luftdruck von 22,1 mm und bei 124,7 mittleren Umdrehungen indiziert. Der Kohlenverbrauch betrug 0,797 kg pro indizierte Pferdestärke. Der mittlere Tiefgang betrug vorn 5,0 m, hinten 5,37 m. Beim Ablaufen der Meile am Schluß der Fahrt wurden 20,3 Seemeilen bei Windstärke 6 gemessen. Nach Beendigung der Probefahrten soll „Danzig“ an Stelle von „Arcona“ in den Verband der Aufklärungsschiffe bei der Hochseeflotte eintreten. „Arcona“ bleibt nach dem Austausch mit „Danzig“ mit einem Wachkommando in Dienst, um im August die Besatzung wieder aufzufüllen und die Ausreise nach Ostasien zum Eintritt in den Verband des Kreuzergeschwaders anzutreten.

— Flottenschau in Jamestown. Deutschland wird an der gelegentlich der dritten Jahrhundertfeier der Geburt der amerikanischen Nation am 13. Mai in Jamestown stattfindenden internationalen Flottenschau durch den Panzerkreuzer „Roon“ und den kleinen Kreuzer „Bremen“ vertreten sein. „Roon“ wird voraussichtlich im April die Überfahrt antreten.

— Schlesierfonds. Der anläßlich des Stapellaufes des Linienschiffes „Schlesien“ für die Besatzung des Schiffes von Schlesiern gesammelte Fonds beträgt 92 162 Mark.

— Flottenbund deutscher Frauen. Der erste Jahresbericht des Flottenbundes ist vom Zentralvorstand in Hannover herausgegeben. Der am 17. Oktober 1905 ins Leben gerufene Bund will die deutschen Frauen zur Vaterlandsliebe und zum Verständnis nationaler Forderungen erwecken und hat sich zu dem Zweck das Ziel gesetzt, mit den ersparten Geldern ein Kriegschiff zu bauen oder im Kriegsfall die gesammelten Kapitalien dem Vaterland zur Ausrüstung eines Hospitalschiffes zur Verfügung zu stellen. Der Bund zählte am 1. Januar 6293 Mitglieder und hatte etwa 25 000 Mark gesammelt.

— 50jähriges Bestehen des Stettiner „Vulkan“. Am 29. Januar konnte die Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft „Vulkan“ auf eine 50jährige, erfolgreiche, für die deutsche Schiffbauindustrie bahnbrechende Entwicklung zurückblicken. Aus kleinen Anfängen unter vielfachen Schwierigkeiten gewachsen, steht heute der „Vulkan“ in der ersten Reihe der Schiffswerften der Welt, und dem Können, dem Wagemut und der Energie seiner Männer ist ein erheblicher Teil des industriellen Aufschwunges Deutschlands zu danken. Die Aktiengesellschaft trat unter Übernahme der Fabrik Früchtenicht & Brock im Jahre 1857 mit einem Aktienkapital von 3 Millionen Mark ins Leben und befaßte sich mit dem Bau von Maschinen, Schiffen und bald auch Lokomotiven. Den ersten umfangreicheren Auftrag zum Bau größerer Handelsschiffe erhielt der „Vulkan“ in den Jahren 1861 bis 1865 vom Österreichischen Lloyd, für den nacheinander vier Dampfer

von je 1330 Tonnen gebaut wurden. Im Jahre 1864 wurde in dem Postdampfer, der späteren königlichen Yacht „Pommerania“ das erste Schiff für die preußische Admiralität gebaut. Anfang August 1871 unterzeichnete die Werft unter den ungünstigsten Aussichten den Vertrag über den Bau ihres ersten Panzerschiffes, der „Preußen“, und bahnte damit dem nationalen Kriegschiffbau in Deutschland den Weg. Der „Vulkan“ lieferte mit diesem Schiff den Beweis, daß seine Erzeugnisse denen der bisher ausschließlich benutzten englischen Werften ebenbürtig waren, und erzielte damit einen Erfolg, dessen Tragweite durch den Ausspruch des Admiral v. Stosch „ohne einen deutschen Schiffbau ist eine deutsche Marine undenkbar“ gekennzeichnet wird. Länger hatte der „Vulkan“ mit dem Mißtrauen gegen seine Leistungsfähigkeit seitens der großen deutschen Reedereien zu kämpfen. Die Hamburg-Amerika-Linie ließ 1881 als ersten Dampfer die „Rugia“ beim „Vulkan“ bauen. Einen Wendepunkt bedeutete im Jahre 1885 das Gesetz für die Subventionierung der Reichspostdampferlinien mit der Bestimmung, daß das gesamte zu beschaffende Schiffsmaterial aus deutschem Stahl auf deutschen Werften herzustellen sei. Der Norddeutsche Lloyd erteilte daraufhin den gesamten Auftrag von sechs Reichspostdampfern im Gesamtwerte von etwa 10 Millionen Mark dem „Vulkan“. Mit dem ersten Doppelschrauben-Schnelldampfer „Auguste Viktoria“ der Hamburg-Amerika-Linie errang die Werft im Jahre 1889 einen abermaligen Erfolg auf einem neuen und von ihr seither siegreich behaupteten Gebiete. Nachdem schon früher der „Fürst Bismarck“ vorübergehend den Ozeanrekord gehalten hatte, ist seit 1897 das blaue Band des Atlantischen Ozeans dauernd bei den „Vulkan“-Schiffen „Kaiser Wilhelm der Große“ und dann „Deutschland“ und „Kaiser Wilhelm II.“ mit seiner Durchschnittsgeschwindigkeit bis zu 23,58 Knoten geblieben. Durch den Bau des Dampfers „Kaiserin Auguste Victoria“ von 43 000 Tonnen Deplacement schließlich schuf der „Vulkan“ einen neuen Typ deutscher Ozeandampfer und gleichzeitig auch das zur Zeit größte in Fahrt befindliche Schiff der Welt. Auf dem Gebiet des Kriegschiffsbaues hat der „Vulkan“ sämtliche Typen, vielfach auch für das Ausland (Rußland, China, Griechenland und Japan) mit großem Erfolge gebaut und ist in der deutschen Marine mit allen Schiffsklassen (außer Küstenpanzern und Panzerkreuzern), und zwar teilweise mehrfach, vertreten.

Insgesamt baute der „Vulkan“ bisher folgende Krieg- und Handelsschiffe:

11	Panzerschiffe,	11	Schnelldampfer,
3	Panzerkreuzer,	33	große Fracht- und Passagierdampfer,
10	geschützte Kreuzer,	46	mittlere Fracht- und Passagierdampfer,
6	Kreuzerfregatten,	51	kleine Fracht- und Passagierdampfer,
1	Kaiserliche Yacht („Hohenzollern“),	1	Kabeldampfer,
2	Torpedokreuzer,	3	Petroleumtankdampfer,
1	Kanonenboot,	32	Rad-Schlepper,
34	Torpedoboote,	17	Rad-Passagierdampfer,
12	Torpedojäger.	7	Eisbrecher.

Außerdem wurden 2258 Lokomotiven abgeliefert.

Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt heute 10 Millionen, der Wert des gänzlich unbelasteten Besitzes 30 Millionen Mark. Im Jahre 1905 waren Objekte von einem Wert von annähernd 15 Millionen Mark in Arbeit; 1906 wurden 6300 Arbeiter beschäftigt und an sie 7,5 Millionen Mark Löhne gezahlt. In demselben Jahre wurden 30 632 Tonnen Materialien im Wert von 5,3 Millionen Mark benötigt und 32 076 Tonnen Kohlen bezogen. Um bei der fortgesetzten Steigerung der Deplacements sowohl der Handels- wie Kriegschiffe angesichts der ungünstigen Oderwasserverhältnisse in Zukunft weiter konkurrenzfähig bleiben und in noch engere Beziehungen zu den großen Nordseereedereien treten zu können, ist Ende August 1905 die Errichtung einer Zweigniederlassung des „Vulkan“ an der Elbe beschlossen worden.

— Jubiläum des Norddeutschen Lloyd. Auch der Norddeutsche Lloyd konnte vor kurzem, am 20. Februar, die Feier der 50 jährigen Wiederkehr seiner Gründung

begehen. Von noch größerer Bedeutung für die volkswirtschaftliche und vor allem die weltpolitische Entwicklung Deutschlands als der „Vulkan" genießt diese zweitgrößte Reederei der Erde wegen der Zuverlässigkeit und Güte ihres Materials und Personals seit langem den Weltruf als vornehmste Reederei. Wie beim Vulkan ist auch hier das Große aus kleinen Anfängen heraus und unter vielen Schwierigkeiten entstanden, und wie dort hat es auch beim Lloyd der rastlosen Arbeit kühner, zielbewußter Männer bedurft, um die heutigen glänzenden Erfolge zu erzielen.

Nachdem die ersten transatlantischen Dampfer bereits 1838 von England aus in Betrieb gesetzt und 1847 das erste, und zwar unter amerikanischer Flagge fahrende, Dampfschiff von Bremen nach New York gegangen war, wurde am 20. Februar 1857 vornehmlich auf Betreiben des Konsuls H. H. Meier der Norddeutsche Lloyd gegründet. Der Betrieb wurde im Gründungsjahr zunächst mit drei kleinen Dampfern nach England eröffnet und am 19. Juni 1858 mit der Fahrt des ersten der vier in England in Auftrag gegebenen größeren Dampfer, „Bremen", durch eine 14tägige Verbindung mit New York erweitert. Diese Linie, mit der schon 1860 von England und den Vereinigten Staaten Postverträge abgeschlossen wurden, ist bis heute der eigentliche Grundstock der Reederei geblieben und stellt seit etwa 10 Jahren die schnellste, sich beinahe mit Eisenbahnpünktlichkeit abspielende Verbindung zwischen Europa und Nordamerika dar. Zu dieser ersten und Hauptlinie traten in systematischer und gesunder Entwicklung immer zahlreichere, regelmäßig und häufig befahrene Routen, und so weht heute die Komptoirflagge des Norddeutschen Lloyd in 33 Linien fast auf allen bedeutenden Schiffahrtsstraßen der Welt. Von besonderer Wichtigkeit für die Geschichte des Lloyd sind die 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts wegen der Einführung der Schnelldampfer (1880 bis 1887) und wegen der Errichtung der Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien (1885/86). Im Jahre 1900 richtete der Lloyd mit 50 Dampfern 14 verschiedene Linien in Hinterindien und im malayischen Archipel ein und stellte damit den Schiffahrtsbetrieb dieser Küsten- und Inselwelt auf eine ganz neue Basis. In den letzten Jahren hat sich dann der Lloyd durch die Pflege eigener und befreundeter Schiffahrtslinien im Mittelmeer eine weitere Domäne geschaffen. Seine Flotte besteht einschließlich der im Bau befindlichen Schiffe zur Zeit aus: 92 transatlantischen, 50 Küsten- und 50 Flußdampfern, 2 Schulschiffen sowie aus 201 Leichtern und Kohlenprähmen. Der Brutto-Raumgehalt dieser Fahrzeuge beträgt insgesamt etwa 754000 Tonnen, die Stärke ihrer Maschinen etwa 572000 Pferde, die zurückgelegte Strecke 1906 über 6 Millionen Seemeilen. Seit der Gründung wurden auf Lloydschiffen 6,5 Millionen Personen, und zwar im Jahre 1906 allein über eine halbe Million Passagiere, befördert. Der Proviantverbrauch im Jahre 1906 repräsentierte einen Wert von annähernd 16 Millionen Mark, während in demselben Jahre 1 568 000 Tonnen Kohlen im Werte von etwa 26 Millionen Mark von Lloydschiffen verbrannt wurden. Ungefähr 22 000 Personen, unter denen sich mehr als 12000 Seeleute befinden, werden im Betriebe des Lloyd beschäftigt. Seit dem Jahre 1852 sind von den in Auftrag gegebenen Schiffen ihrem Bauwerte nach mehr als neun Zehntel deutschen Ursprungs, und seit 6 Jahren hat der Norddeutsche Lloyd — auch hierin ein Muster für alle übrigen deutschen Reedereien — kein einziges seiner zahlreichen neuen Schiffe mehr auf ausländischen Werften bauen lassen. Der Lloyd hat in den letzten 14 Jahren allein fast 177 Millionen Mark für Neubauten an deutsche Werften abgeführt. Der Wert des schwimmenden Materials beläuft sich auf über 160 Millionen, das Aktienkapital auf 125 Millionen Mark. Alle diese Zahlen beweisen die außerordentliche Bedeutung des Norddeutschen Lloyd für die Volkswirtschaft Deutschlands, und man kann daher mit gutem Grund das Jubiläum dieser Reederei als ein Fest von nationaler Bedeutung bezeichnen.

— Schiffsunfälle. Im zweiten Teil des Bandes 174 der „Statistik des Deutschen Reiches" werden die Schiffsunfälle an der deutschen Küste sowie die Unfälle deutscher Seeschiffe während des Jahres 1905 behandelt.

An der deutschen Küste (ausschließlich Helgoland) sind im Jahre 1905 463 Schiffsunfälle amtlich bekannt geworden, von denen sich 302 oder 65 Prozent auf Flußläufen, Föhrden, Haffen usw. und nur 14 oder 3 Prozent in einem Abstand von mehr als 10 Seemeilen von der Küste ereigneten. Annähernd die Hälfte der Unfälle wurde durch Zusammenstöße und ungefähr ein Viertel durch Strandungen herbeigeführt. Die meisten Unfälle traten im Oktober und Dezember (70 bzw. 62) die wenigsten im Mai und Juni (17 bzw. 22) ein. An den Küstenstrecken der Nordsee fanden nach dem Verhältnis der Küstenlänge mehr als dreimal soviel Unfälle statt als an denen der Ostsee. So hatte die nur 85 Seemeilen lange Strecke zwischen Eider und Elbe allein 253 Unfälle gegenüber 272 der gesamten 800 Seemeilen langen Küste des Ostseegebiets aufzuweisen.

Völlig verlorengegangen sind im Jahre 1905 77 registrierte Seeschiffe mit einem Raumgehalt von 36379 Registertonnen netto gegen 88 bzw. 24819 im Jahre 1904. Es waren dies 2,2 Prozent des Bestandes an Segelschiffen und 1,3 desjenigen an Dampfschiffen. Von der regelmäßigen Besatzung kamen 1904 auf Segelschiffen 128 oder 0,9 Prozent und auf Dampfschiffen 37 oder 0,1 Prozent um. Bei weitem die meisten Verluste traten im Oktober und November und zwar vorwiegend in der Nordsee und im Skagerrak (31 von 77) ein. Unter den 17 im Jahre 1904 verschollenen Schiffen nehmen die Fischerfahrzeuge mit 6 Schiffen die erste Stelle ein.

— Turbinia. Die Turbinia, Deutsche Parsons Marine-Aktiengesellschaft hat der Firma Blohm & Voß in Hamburg die Lizenz zum Bau von Parsons-Turbinen erteilt. Bis zum Januar 1907 waren insgesamt 120 Schiffe mit zusammen über 1 300 000 indizierten Pferdestärken mit Parsons-Turbinen ausgerüstet oder in Auftrag gegeben.

— Der Verband deutscher Seeschiffer-Vereine hielt am 11. und 12. Februar seinen 14 Verbandstag ab. In einer internen Sitzung wurde der Austritt des Vereins deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine aus dem Verband beschlossen.

— Die Hamburg-Bremer Afrika-Linie ist in den letzten Tagen des Januar eröffnet. Der Dampfer „Karl Menzell" ist mit einem Regierungstransport direkt nach Swakopmund und der Dampfer „Helene Menzell" als erster regelmäßiger Dampfer der Kamerun-Linie von Hamburg in See gegangen.

England. Das Parlament wurde am 12. Februar feierlich vom König eröffnet. Wenn es auch zur Zeit innerpolitische Fragen, vor allem die Beschränkung der Rechte des Hauses der Lords und die Gewährung erweiterter Rechte an Irland sind, welche in erster Linie die Aufmerksamkeit des Parlaments in Anspruch nehmen, so kam es doch gleich in den ersten Sitzungen auch zu bemerkenswerten Erörterungen über die Leistungsfähigkeit und Schlagfertigkeit der englischen Flotte. Lord Tweedmouth führte in Beantwortung einer Anfrage Zahlen an, die die außerordentliche Schnelligkeit der Mobilmachung der Flotte in den heimischen Gewässern bei den Manövern des letzten Jahres vor Augen führen, die sich aus dem System der Stammbesatzungen ergibt. Als Lord Lovat die Frage der Möglichkeit eines plötzlichen Einfalls in England während der Abwesenheit der Flotte, wie z. B. bei Gelegenheit der Manöver bei Lagos, aufwarf, fand wiederum eine eingehende Besprechung der Invasionsmöglichkeit und der Frage statt, ob England neben einer starken Flotte eine zahlreiche und leistungsfähige Armee zu unterhalten habe. Während Lord Roberts in der bereits aus seinen früheren Reden bekannten Weise für die Schaffung eines starken Heeres eintrat, suchte Lord Portsmouth, Unterstaatssekretär des Krieges, die Behauptungen Lord Lovats damit zurückzuweisen, daß diese sich auf der Annahme gründeten, Englands Nachbarn seien Räubervölker, die

einen hinterlistigen Überfall in Friedenszeiten unternehmen würden. Die Annahme einer derartig verräterischen Handlungsweise könne man nicht den Verteidigungsmaßregeln zugrunde legen. Zwischen dem Eintritt einer Spannung in den Beziehungen zweier zivilisierten Mächte und der Kriegserklärung würde stets eine gewisse Zeit verstreichen — eine Erklärung, die übrigens zu der von Mr. Lee seinerzeit abgegebenen in starkem Widerspruch steht. Die Ausführungen Lord Lovats wurden sodann völlig entkräftet durch den Hinweis von Lord Lansdowne (der im übrigen eine starke Armee befürwortete) und von Lord Tweedmouth auf die starke Verteidigungsmacht, die in der Heimatflotte und den Zerstörerflottillen selbst bei Abwesenheit der Kanalflotte stets die Sicherheit Großbritanniens gewährleiste.

Der Etatsentwurf 1907/08 wurde am 13. Februar dem Unterhause vorgelegt.

— Neuorganisation der Flotte. Die im März zur Durchführung gelangende Neuorganisation wird auch die Torpedobootsverbände umfassen: Die Stammbesatzungen der in Reserve befindlichen Torpedobootsstreitkräfte werden von zwei Fünfteln auf drei Fünftel der etatmäßigen Zahl verstärkt werden, ferner wird am 5. März in Dover eine vierte aktive Zerstörerflottille von zwölf Zerstörern formiert werden. Die drei Hauptkriegshäfen geben hierfür je vier Fahrzeuge aus der Reserve ab. Auch diese vierte Flottille wird aus einer Hochsee-Division von vier Booten der „River“-Klasse und aus zwei weiteren Divisionen, bestehend aus je einem Boote der „River“-Klasse als Führerschiff und drei älteren Fahrzeugen, zusammengesetzt sein. Flaggschiff der neuen Flottille ist der Scout „Attentive“. Gleichzeitig werden die vier aktiven Flottillen zu einem engeren Verbande unter dem Befehl eines Kapitäns zur See mit dem Range eines Commodore zusammengeschlossen, der seine Flagge auf der „Attentive“ setzt. Chef der gesamten Torpedo- und Unterseebootsstreitkräfte verbleibt jedoch nach wie vor der Kontreadmiral (D).

Über die Organisation der Heimatflotte ist Folgendes bekannt geworden: Um Liegeplätze für die in Sheerneß zu stationierende Division zu schaffen, die aus den moderneren Linienschiffen und Panzerkreuzern bestehen soll, werden alle älteren Schiffe, die reduzierte Stammbesatzung erhalten, von dort nach Portsmouth und Devonport verlegt. Letzterer Hafen scheint besonders für die Aufnahme der älteren Schiffe bestimmt zu sein; bis jetzt sind bereits neun der älteren Linienschiffe dorthin überführt worden. Die drei Divisionen werden sich in der Hauptsache, wie folgt, zusammensetzen:

a. Sheerneß-Chatham-Division (volle Besatzung und stets kriegsbereit):

6 Linienschiffe: „Dreadnought“ als Flaggschiff der Heimatflotte, 2 Linienschiffe der „Formidable“-Klasse („Bulwark“ und „London“, ersteres als Flaggschiff der Division), 3 Linienschiffe der „Majestic“-Klasse („Majestic“, „Magnificent“ und „Victorious“).

Zu dem V. Kreuzergeschwader (Sheerneß-Chatham) werden zunächst treten „Leviathan“ als Flaggschiff und „Duke of Edinburgh“, später die der Fertigstellung entgegengehenden 4 Kreuzer der „Warrior“-Klasse, von denen bis zum April voraussichtlich 2, „Cochrane“ und „Natal“, dienstbereit sein werden.

b. Portsmouth-Division (Stammbesatzung zwei Fünftel bis drei Fünftel des Etats):

4 Linienschiffe: 1 der „Majestic“-Klasse („Prince George“), als Flaggschiff der Division; 3 der „Canopus“-Klasse („Canopus“, „Goliath“ und „Glory“);

3 Panzerkreuzer: 1 der „Cressy“-Klasse („Cressy“), 2 der „Monmouth“-Klasse („Essex“, „Berwick“).

c. Devonport-Division (Stammbesatzung zwei Fünftel bis drei Fünftel des Etats):

3 Linienschiffe der „Majestic“-Klasse („Caesar“ als Flaggschiff der Division, „Mars“ und „Hannibal“);

4 Panzerkreuzer: 1 der „Devonshire“-Klasse („Carnarvon“), 3 der „Monmouth“-Klasse („Donegal“, „Cornwall“, „Cumberland“).

Die 13 älteren Linienschiffe treten mit reduzierter Stammbesatzung (etwa ein Fünftel des Etats, zur Zeit 70 bis 80 Mann) zu den „Special Service Vessels Divisions“, und zwar 4 („Renown“, „Barfleur“, „Centurion“, „Revenge“) in Portsmouth, 9 („Trafalgar“, „Nile“, „Hood“, „Royal Sovereign“, „Empreß of India“, „Resolution“, „Ramillies“, „Repulse“, „Royal Oak“) in Devonport.

— Personal. Aus dem aktiven Dienst schieden Admiral Sir A. L. Douglas, bisher Stationschef in Portsmouth, und Vizeadmiral Sir F. Powell.

Am 25. Januar verstarb der Oberwerftdirektor in Chatham, Kontreadmiral Sir A. C. Corry, und am 15. Februar Vizeadmiral des B. Hamilton.

Befördert wurden Vizeadmiral Sir J. A. T. Bruce zum Admiral, Kontreadmiral Ch. B. Bridgeman, der designierte Chef der Heimatflotte, zum Vizeadmiral und die Kapitäne zur See Cumming, Jellicoe, Startin und Rees zu Kontreadmiralen.

Neue Dienststellungen traten an: Am 1. Februar Kontreadmiral Egerton als Zweiter Admiral der atlantischen Flotte, am 5. Februar Kontreadmiral Giffard als Oberwerftdirektor in Chatham, am 8. Februar Admiral Sir D. H. Bosanquet als Stationschef in Portsmouth, Kontreadmiral Inglefield als Chef des IV. Kreuzergeschwaders und Kontreadmiral Winsloe als Junior-Seelord der Admiralität.

Nach einer Verfügung der Admiralität sollen die mit der Reorganisation der Flotte zusammenhängenden neuen Stellenbesetzungen zu folgenden Zeitpunkten in Kraft treten: Admiral Beresford übernimmt das Kommando der Kanalflotte am 5. März; Vizeadmiral Custance die Stellung als Zweiter Admiral der Kanalflotte am 23. Februar; Vizeadmiral Curzon Howe das Kommando der atlantischen Flotte am 23. Februar; Vizeadmiral Poë, bisher Chef der ostindischen Station, das Kommando der Kapstation am 20. April; Vizeadmiral Bridgeman das Kommando der Heimatflotte am 5. März; Kontreadmiral Prinz Ludwig von Battenberg die Stellung als Zweiter Admiral der Mittelmeerflotte, am 24. Februar; Kontreadmiral Adair das Kommando des II. Kreuzergeschwaders am 23. Februar.

— Geschwadertätigkeit. Manöver der vereinigten Flotten bei Lagos. Das Programm für die Flottenmanöver zerfällt in zwei Teile. Der erste Teil besteht, wie im Vorjahre, der Hauptsache nach in umfangreichen Funkspruchübungen und sollte mit der Abfahrt der atlantischen und der Mittelmeerflotte von Portland bzw. Malta beginnen. Beide Flotten hatten den Auftrag, sich mit der an der spanischen Küste stehenden Kanalflotte möglichst schnell zu vereinigen. Mit dem Zusammentreffen der Flotten an einem Sammelplatz auf hoher See in der Nähe von Lagos sollte dieser Abschnitt am 13. Februar endigen.

Zur Durchführung der Übungen verließ das III. Kreuzergeschwader, dem zwei geschützte Kreuzer zugeteilt waren, Malta am 5. Februar, das Linienschiffsgeschwader der Mittelmeerflotte folgte den Kreuzern am 6. Februar. Die atlantische Flotte und das II. Kreuzergeschwader gingen am 7. Februar von Portland in See. Programmäßig ankerten die drei Flotten mit ihren Kreuzergeschwadern am 13. Februar in der Bucht von Lagos. Über die Übungen ist bisher nur wenig bekannt geworden. Die in Lagos versammelten englischen Streitkräfte bestanden aus 28 Linienschiffen, 16 Panzerkreuzern und 13 geschützten Kreuzern und Scouts. Zwei Linienschiffe der atlantischen Flotte, „Albemarle“ und „Commonwealth“, fehlten, da sie zur Reparatur der bei einer Kollision in der Nacht vom 11. Februar erlittenen Beschädigungen nach Gibraltar detachiert wurden. Die Havarie von „Albemarle“ war nur gering, so daß das Schiff bereits am 15. Februar wieder zur Flotte nach Lagos abgehen konnte. („Albemarle“ rammte „Commonwealth“ an Steuerbord; mehrere Abteilungen des Vorschiffes der letzteren liefen voll, die Reparatur wird mehrere Monate dauern.)

Der zweite Teil der Manöver besteht in taktischen Übungen, bei denen besonders den jüngeren Flagoffizieren und den älteren Kapitäns zur See Gelegenheit zur Führung von Divisionen gegeben werden soll. Diese Übungen sollen am 21. Februar beendet sein. Am 23. Februar treten die Flotten die Heimreise nach ihren Stationsorten an.

Das zur atlantischen Flotte gehörende Linienschiff „Dominion“ verließ am 23. Januar nach Beendigung der provisorischen Reparatur Bermuda und traf am 8. Februar in Sheerneß ein. Am 14. Februar wurde es in Chatham gedockt, um die voraussichtlich mehrere Monate in Anspruch nehmende Grundreparatur zu beginnen.

Heimatflotte. Die fahrbereiten Schiffe der Devonport- und Portsmouth-Division, erstere in Stärke von zwei Linienschiffen und vier Kreuzern, letztere von drei Linienschiffen und fünf Kreuzern, verließen am 6. bzw. 8. Februar ihre Häfen, um bei Torbay und Portland Artillerie- und Torpedoschießübungen abzuhalten. Die Schiffe der Devonport-Division kehrten am 14 Februar, die Schiffe der Portsmouth-Division am 21. Februar nach ihren Stationsorten zurück.

Aktive Zerstörerflottillen. Die zweite (Sheerneß Chatham-) Flottille machte Anfang Februar von Portland aus eine kurze Fahrt nach der englischen Ostküste, die beiden anderen Flottillen blieben in Portland.

„Dreadnought“ traf, von der Aranci-Bai, Sardinien, kommend, am 24. Januar wieder in Gibraltar ein. Auf der Überfahrt soll das Schiff bei einer Volldampfprobe eine Geschwindigkeit von 22,5 Seemeilen erreicht haben. Am 28. Januar verließ „Dreadnought“ Gibraltar und lief am 5. Februar in Trinidad ein. Nach einer von der Admiralität der Presse gemachten Mitteilung hat das Schiff auf der Fahrt nach Trinidad eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 17 Seemeilen erreicht. Das Schiff hätte mit dem ihm nach Beendigung der Fahrt verbliebenen Rest von Heizmaterial noch weitere 1000 Seemeilen mit gleicher Geschwindigkeit zurücklegen können.

Auslandsgeschwader. Die Chefs der ostindischen und australischen Station sind aus Singapore wieder auf ihren Stationen eingetroffen. Auch das Chinageschwader ist nach Anlaufen von Saigon nach Hongkong zurückgekehrt.

Der für die ostindische Station bestimmte große geschützte Kreuzer „Hyacinth“ hat die Ausreise von Sheerneß am 19. Februar angetreten. An Bord befindet sich der neue Chef der Station, Commodore Sir G. Warrender.

Der Panzerkreuzer „Bedford“, der den großen geschützten Kreuzer „Diadem“ in China ablösen soll, hat die auf den 16. Februar festgesetzte Ausreise wegen einer Maschinenhavarie aufschieben müssen. Auf der Überfahrt von Singapore nach Colombo hat der Kreuzer „Diadem“, der sich auf der Heimreise befindet, dem in Brand geratenen deutschen Postdampfer „Seidlitz“ wirksame Hilfe geleistet. Er nahm Passagiere und Post an Bord und brachte den Dampfer nach Point de Galle.

— Artillerie. Die außerordentlich hohe Trefferzahl beim Geschützführer-Preisschießen des vergangenen Jahres hat die Admiralität veranlaßt, die Bedingungen für das Preisschießen zu verschärfen. Die Scheiben sollen verkleinert, die Schußentfernungen vergrößert werden.

— Neubauten. Der Scout (Torpedomutterschiff), dessen Kiellegung auf der Werft zu Pembroke bei Beginn des neuen Rechnungsjahres erfolgen soll, wird voraussichtlich eine sehr hohe Geschwindigkeit (36 Seemeilen) und großen Aktionsradius erhalten. Das Schiff wird eine Länge von 123,7 m haben und mit einigen SK. armiert sein.

Die Arbeiten an den beiden Linienschiffsneubauten in Portsmouth und Devonport, „Bellerophon“ und „Temeraire“, schreiten schnell vorwärts. Bei „Bellerophon“ ist der Hintersteven bereits eingebaut; bei „Temeraire“, dessen offizielle Kiellegung am 1. Januar d. Js. stattgefunden hat, waren am 16. Februar schon 2000 Tonnen Material verbaut, was einer Wochenleistung von 330 Tonnen entspricht. Der Stapellauf der „Temeraire“ soll bereits Anfang August, also nach 7 Monaten Bauzeit, erfolgen.

— Probefahrten. Die Probefahrten des Panzerkreuzers „Warrior“, des letzten dieses Typs, fanden in der Zeit vom 22. Januar bis 2. Februar statt. „Engineering“ bringt über ihren Ausfall nachstehende Angaben:

	Ind. Pferdestärken:	Kohlenverbrauch:	Geschwindigkeit:
bei der 30 stündigen Fahrt mit 1/5 der Maschinenleistung	4 781	0,91 kg	nicht angegeben
bei der 30 stündigen Fahrt mit 7/10 der Maschinenleistung	16 298	0,94 kg	20,75 Sm
bei der 8 stündigen Volldampffahrt	23 641	1,06 kg	nicht angegeben

Nach Zeitungsnachrichten soll die Volldampfprobe nicht befriedigt haben. Eine erste forcierte Fahrt am 28. Januar mußte wegen warmgelaufener Lager abgebrochen werden; die bei dieser Fahrt erreichte Geschwindigkeit soll bedeutend unter 22 Seemeilen geblieben sein. Bei der zweiten Volldampffahrt am 2. Februar soll nach dem „Naval and Military Record“ eine mit dem Logg gemessene Geschwindigkeit von 22,9 Seemeilen erzielt sein.

— Torpedoboote. Vom Stapel liefen: Das Torpedoboot 1. Klasse „Nr. 10“ (früher „Greenfly“) am 13. Februar in Chiswick auf der Werft von Thornycroft & Co., als viertes der bei dieser Firma gebauten Fahrzeuge der Klasse; am 16. Februar in Birkenhead auf der Werft von Cammel, Laird & Co. der erste des neuen Typs der Hochseezerstörer, „Cossack“.

Das von der Firma Thornycroft gebaute Torpedoboot 1. Klasse „Nr. 7“ (bisher „Glowworm“) wurde am 13. Februar in Chatham abgeliefert und am 15. Februar mit voller Besatzung für die dortige aktive Torpedobootsflottille in Dienst gestellt.

Der Zerstörer „Eden“ des „River“-Typs, das einzige mit Turbinenmaschinen ausgerüstete Fahrzeug dieser Klasse, das bisher sechs kleinere Schrauben auf drei Wellen hatte, ist versuchsweise mit drei größeren Schrauben versehen worden. Man hofft, durch diese Änderung bessere Fahrtergebnisse zu erlangen.

— Unterseeboote. Das neue Unterseeboot „C 6“ wurde am 25. Januar in Devonport abgeliefert und tritt zur dortigen Flottille. Das Boot soll als Neuerung einen elektrisch angetriebenen Steuerapparat haben, der ein besseres Manövrieren ermöglicht.

Die Devonport-Unterseebootsflottille sollte am 22. Februar nach Torbay gehen, um dort größere Übungen abzuhalten.

Die Werft Haulbowline hat den Auftrag erhalten, außer dem bereits zur Verwendung als Unterseebootsmutterschiff im Umbau befindlichen Kreuzer „Bonaventure“ noch zwei weitere ältere kleine Kreuzer, „Fox“ und „Philomel“, für diesen Zweck einzurichten (bisher in Portsmouth: „Thames“ und „Mercury“, in Devonport: „Forth“ als Mutterschiffe).

— Spezialschiffe. Über das Werkstattschiff „Cyclops“, das sich auf der Werft von Laing & Sons in Sunderland in Bau befindet sind noch folgende Einzelheiten bekannt geworden: Das Schiff wird eine Länge von 145 m, eine Breite von 16,8 m und ein Deplacement von etwa 11 000 Tonnen haben. Als Armierung sind zehn 4,7 cm-SK. vorgesehen. Das Schiff wird mit drei Scheinwerfern und mit Funkentelegraphie ausgestattet. Der achtere Mast erhält einen Kran von 36 Tonnen Hebekraft. Die Bunker sollen 2000 Tonnen Kohlen fassen.

— Ablösungstransporte. Am 4. Februar verließen die zur Heimatflotte gehörenden geschützten Kreuzer „Gladiator“ und „Talbot“ Portsmouth bzw. Devonport mit einem Ablösungstransport für Torpedofahrzeuge der Mittelmeerstation.

— Ausrangierte Schiffe. Die bisher auf der Motherbank verankerten ausrangierten Kanonenboote „Rinaldo“ und „Vestal“ sollen wieder im aktiven Dienst Verwendung

finden. Sie sind nach der Werft Sheerneß geschleppt worden, wo sie als Tender der Artillerieschulschiffe in Devonport und Portsmouth eingerichtet werden.

Kanonenboot „Fantome" ist in Sheerneß zum Vermessungsfahrzeug umgebaut worden und wird am 26. Februar für die australische Station in Dienst gestellt.

— Häfen, Werften. Am Medway sollen große Heizöllager mit Pumpstationen angelegt werden. Geplant ist der Bau von vier je 5000 Tonnen fassenden Stahltanks, die durch Rohrleitungen mit einem am Ufer aufgeführten Bollwerk von 120 m Länge in Verbindung stehen. An dem Bollwerk werden die größten Schiffe jederzeit längsseit gehen können.

Im Medway ist eine neue Balkensperre eingerichtet worden, weiter flußabwärts als vorher, so daß sie nicht nur Chatham, sondern auch Sheerneß schützt.

Die jetzt beendeten umfangreichen Erweiterungsbauten der Werft Devonport wurden am 21. Februar durch den Prinzen von Wales feierlich eingeweiht. Die neuen Dockanlagen können gleichzeitig zwei Schiffe des „Dreadnought"-Typs und eines der „King Edward"-Klasse aufnehmen. Die neuen Hafenbassins sind so geräumig, daß in ihnen die gesamte Kanalflotte bequem liegen kann.

— Verschiedenes. Die Admiralität hat ein Blaubuch über die den Handelskrieg darstellenden Manöver des letzten Sommers veröffentlicht, das im nächsten Heft eingehender besprochen werden soll.

Auf Antrag des Meteorologischen Amtes hat sich die Admiralität damit einverstanden erklärt, daß die mit Funkspruchapparaten ausgerüsteten Kriegschiffe das Amt bei Ausführung der meteorologischen Beobachtungen unterstützen. Ein Zirkular der Admiralität ordnet an, daß die auf See befindlichen Schiffe, sobald und solange sie sich in Reichweite der Funkspruchstationen von den Scilly-Inseln und Roches Point befinden, regelmäßig um 8 Uhr morgens und 6 Uhr abends den Stationen Bericht über Wind, Seegang, Barometerstand und Wolkenbildung erstatten.

Das Wrack der „Montagu" ist von der Admiralität für den Preis von 4600 £ zum Abbruch verkauft worden.

Frankreich. Ende Januar sind die französischen Schiffe des Mittelmeergeschwaders unter ihrem Chef, Vizeadmiral Touchard, von Tanger heimberufen worden.

Der Haushaltvoranschlag der Marine ist Ende Januar mit einigen Abstrichen von den gesetzgebenden Körperschaften angenommen worden.

Der Obere Landesverteidigungsrat hielt am 4. Februar unter Vorsitz des Präsidenten der Republik eine Sitzung ab, in der über die Verteilung der Küstenposten für Funkentelegraphie zwischen dem Marine- und dem Verkehrsministerium Beschluß gefaßt wurde.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts hat dem französischen Marineminister durch den deutschen Marineattaché seine Teilnahme an dem schweren Unglücksfalle auf dem Torpedoboot „339" aussprechen lassen.

Marineminister Thomson nahm selbst am Begräbnis der Opfer der Katastrophe in Lorient teil und hielt bei dieser Gelegenheit eine Ansprache, an die er die ernste Mahnung knüpfte:

„Die Wachsamkeit aller muß stets rege sein, Untersuchungen zur Verbesserung des Materials sollen unausgesetzt betrieben werden. Die Maschinen, die wir in die Hände unserer Seeleute geben, müssen unverwüstlich sein."

Mit dem 1. März tritt eine Maßregel in Kraft, die für die Schlagfertigkeit der französischen Marine von hoher Bedeutung ist. Das neu formierte Nordgeschwader wird

auf volle Besatzungsstärke gebracht und wird sie dauernd behalten. Gleichzeitig wird auch die Besatzung der in Cherbourg in Reserve befindlichen neun Küstenpanzer derart vermehrt, daß diese häufige Übungen in See vornehmen können. Über die Zusammensetzung der Seestreitkräfte im Mittelmeer ist noch nicht endgültig entschieden worden.

— Personal. Auch in diesem Jahre sollen nur 45 Seekadetten eingestellt werden.

Die Marinereservisten der Jahresklassen 1898 und 1900 werden im November zu vierwöchiger Übung einberufen.

Die für den Seedienst nicht tauglichen Seedienstpflichtigen sollen zu einjähriger Dienstleistung bei der festen Verteidigung, als Ordonnanzen u. dgl. bei den Marineteilen an Land und den Werften, eingestellt werden.

Die Dienstzeit für die in diesem Jahre einzustellenden Seedienstpflichtigen ist auf 46 Monate festgesetzt.

Junge Leute, die freiwillig als Maschinenmatrosen eintreten wollen, können die Prüfung über ihre berufliche Geeignetheit ablegen bei den Artilleriedirektionen in Verdun, Besançon, Belfort, Épinal, bei den Artilleriedepots in Bourges, Toulouse, in den Artilleriewerkstätten von Douai, Rennes, Lyon, außerdem auf den Marinewerften und -werkstätten.

— Organisation. Durch präsidentielles Dekret vom 6. Februar ist das Korps der Marinepfarrer aufgelöst worden. Diejenigen Geistlichen, die 12 Jahre Seefahrzeit haben, werden pensioniert, sobald sie 21 Dienstjahre vollendet haben. Die Marinegeistlichen, die mehr als 19 Dienstjahre haben und sich bereit erklären, an den Marinelazaretten, Schulen am Lande und Gefängnissen ihres Amtes zu walten, erhalten dafür eine Entschädigung von zwei Dritteln ihres bisherigen Landgehalts, diejenigen, die nicht dazu aufgefordert werden oder sich nicht dazu bereit erklären, erhalten die Hälfte. Für die Marinegeistlichen von geringerer Dienstzeit gelten die obigen Bestimmungen, jedoch beträgt die jährliche Entschädigung nur die Hälfte oder ein Drittel des Landgehalts.

— Die fertige Flotte. Kreuzer „Latouche-Tréville“ ist dem Artillerieschulschiff „Couronne“ als Tender überwiesen.

Das Mittelmeergeschwader ankert seit dem 17. Januar im Golf von Juan. Vizeadmiral Touchard traf mit „Suffren“ und „St. Louis“ am 26. Januar von Tanger in Toulon ein. Das Geschwader ging mehrfach zu Tages- und Nachtübungen Anker auf und ankerte am 30. vor Villafranca.

Linienschiff „Suffren“ hat sich beim Eindocken in Toulon durch falsches Manöver an den Stapelklötzen den Schlingerkiel beschädigt. Man hat außerdem vor der Reise nach Cadix eine Störung der wagerechten Lage der Schraubenwelle entdeckt, die diese aber nicht betriebsunfähig macht.

Linienschiffe „Masséna“, „Jauréguiberry“, „Carnot“ sind am 13. Februar von Brest in Toulon angekommen.

Die Reservedivision des Mittelmeergeschwaders wurde durch schweren Sturm, in dem „Brennus“ beide Ketten brach und nur durch seine Maschinen vor der Strandung bewahrt wurde, am 7./8. Februar gezwungen, von den Salins d'Hyères nach Toulon zurückzukehren.

Die Küstenpanzer „Henri IV.“, „Bouvines“, „Amiral Tréhouart“, „Valmy“, „Jemmapes“, „Furieux“, „Caïman“, „Indomptable“, „Requin“ sind in Cherbourg in normale Bereitschaftsreserve gestellt.

Die vier Torpedobootsjäger, die bisher zum Geschwader des äußersten Ostens gehörten, haben am 6. Februar von Saigon aus die Heimreise angetreten.

— Unterseebootsflottillen. Das Sinken des „Algérien“ ist dadurch herbeigeführt worden, daß durch einen offen stehenden Reinigungshahn des vorderen Ballasttanks

dieser vollief, wodurch das Vorschiff sich senkte und die See durch die offene Niedergangsluke in das Boot drang und es so zum Sinken brachte. Die Akkumulatoren mußten ausgewechselt werden, sonst erlitt das Boot keinen Schaden.

Das Boot war wegen einer an den Schrauben vorzunehmenden Untersuchung mit dem Bug tiefer gelegt worden, wodurch das Vollaufen noch begünstigt wurde. Es ist zur Ausbesserung außer Dienst gestellt worden.

Die Untersuchungskommission hat festgestellt, daß das Kommando nicht alle Vorsichtsmaßregeln getroffen hatte, bevor das Boot für die Nacht sich selbst überlassen wurde. Die Werft soll Versuche anstellen, wie gesunkene Unterseeboote schneller gehoben werden können und welche Vorsichtsmaßregeln für die Nacht getroffen werden müssen, um ähnliche Vorkommnisse zu verhüten.

„Oursin“ lief sich auf einer Oberwasserfahrt in See die Schraubenwelle warm und mußte Schlepphilfe annehmen.

— Die Flotte im Bau. Der Minister hat den Vertrag wegen Lieferung der Turbinenanlagen für „Danton“ und „Mirabeau“ vollzogen.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Victor Hugo“ ist am 15. Januar zu Probefahrten in Dienst gestellt worden. Bei einer offiziellen Probe wurden bei 8950 indizierten Pferdestärken 0,65 kg Kohlen stündlich für die Pferdestärke verbrannt.

Die Überfahrt des Linienschiffes „République“ von Brest nach Toulon wurde von der ständigen Probefahrtskommission zum Abschluß der Erprobung benutzt. Trotz zum größten Teil herrschenden Gegenwindes wurde mit der Hälfte der Kessel eine Dauergeschwindigkeit von 16,5 Seemeilen erreicht. Die Seeeigenschaften des Schiffes sind gut, insonderheit konnte es selbst bei sehr schwerem Wetter alle Geschütze gebrauchen.

Die Überfahrt des Panzerkreuzers „Jules Ferry“ von Brest nach Toulon sollte zu einer viertägigen 20-Seemeilen-Fahrt benutzt werden. Zu diesem Zweck war auch die ständige Probefahrtskommission eingeschifft. Anfangs lief der Kreuzer 21 Seemeilen, aber nach etwa 20 Stunden platzten nacheinander mehrere Kondensatorrohre, so daß die Geschwindigkeit herabgesetzt und Las Palmas zu vorläufiger Ausbesserung angelaufen wurde. Trotzdem und trotz des Eindringens von Salzwasser haben sich die Kessel gut bewährt. Die Fahrt wird wiederholt werden. Am 13. machten der Panzerkreuzer und Linienschiff „République“ gemeinschaftlich Schleppproben mit 8 Seemeilen Fahrt.

— Havarien. Auf Transportaviso „Chamois“ wurden durch Platzen eines Kesselrohres auf der Reise von Oran nach Barcelona sechs Mann mehr oder weniger schwer verbrüht. Der Aviso kehrte in Schlepperbegleitung nach Toulon zurück.

Auf Torpedoboot „339“ trat kurz vor Beendigung der Abnahmeprobefahrt bei 17 kg Überdruck der Bruch eines Kesselrohres ein, infolge dessen neun Mann tödlich, zwei schwer verletzt wurden, da die Feuertür offen stand.

Vereinigte Staaten von Amerika. Unter dem Eindrucke der mittlerweile vor der Hand beseitigten Gefahr eines Krieges mit Japan hatte der Kriegssekretär an den Senat die dringende Forderung gestellt, noch in diesem Jahre wenigstens 350 000 Dollars für die Befestigung von Pearl Harbour auf Hawaii verausgaben zu dürfen. Die Begründung enthielt den Satz: „there is every reason why the fortifications at Hawaii should be made ready.“ Während man sich nämlich auf die Behauptung der Philippinen in einem solchen Kriege wenig Hoffnung macht, will man jedenfalls dem Gegner eine für ihn so wertvolle Operationsbasis, wie die Sandwich-Inseln, nicht überlassen. Es sind daher auch einstweilen 200 000 Dollars bewilligt worden, und die Fortifikations-Bill, deren Annahme inzwischen auch erfolgt ist, sieht für

die Küstenbefestigungen im nächsten Rechnungsjahre beträchtliche Mittel vor. Auch auf die inzwischen erfolgte schnelle Annahme der Artillerie-Bill dürften die Kriegsbefürchtungen nicht ohne Einfluß gewesen sein. Durch dieses Gesetz wird die Trennung der Küstenartillerie von der Feldartillerie ausgesprochen und die letztere in Regimentern formiert. Die Küstenartillerie bleibt jedoch ein Bestandteil des Heeres und erhält vom 1. Juli 1908 einen eigenen Chef, während von da ab die Feldartillerie den Divisionskommandos direkt unterstellt wird. Bis dahin soll auch die Trennung des Offizierkorps der beiden Waffen durchgeführt sein. Das Offizierkorps der Küstenartillerie soll bestehen aus dem Chef (Brigadegeneral), 14 Obersten, 14 Oberstleutnants, 42 Majors, 210 Hauptleuten, 210 Oberleutnants und 210 Leutnants. Die Ausfüllung dieser Zahlen wird die eigentümliche Folge haben, daß der Dienstgrad der Leutnants für einige Zeit unbesetzt bleibt. Die Mannschaftsstärke der Küstenartillerie, welche in 170 Kompagnien formiert wird, soll, außer der erforderlichen Anzahl von Elektrikern, 19 147 Köpfe nicht übersteigen. Die Kopfstärke der Batterien wird auf 134 Mann bemessen, kann aber vom Präsidenten, jedoch ohne Erhöhung der etatmäßigen Gesamtstärke der Armee, auf 194 Mann vermehrt werden. Die Personalvermehrung durch dieses Gesetz beträgt 304 Offiziere und 6041 Mann, von welchen 5043 auf die Küstenartillerie entfallen. Nach Fertigstellung aller Küstenbefestigungen wird deren Besetzung mit einmaliger Ablösung 2277 Offiziere und 55810 Mann erfordern, also 1563 Offiziere und 35789 Mann mehr, als das neue Gesetz bestimmt.

Der Marine-Etat, auf welchen noch später ausführlicher zurückzukommen sein wird, forderte 115,4 Millionen, von welchen aber der Marineausschuß des Repräsentantenhauses nur 96,2 Millionen zur Bewilligung empfahl, während der Senat einen Teil der Regierungsforderung wiederherstellte. Die endgültige Regelung steht noch aus.

Die Annahme der Personnel-Bill in der laufenden Kongreßtagung soll wenig Aussicht haben, besonders, nachdem sich ergeben hat, daß das Seeoffizierkorps bei den Kongreßmitgliedern unter der Hand durch Petitionen und Flugschriften agitiert hat. Im Senat ist daraufhin eine besondere Untersuchung gegen die Schuldigen beantragt worden. Ebenso bestehen für die Gehaltserhöhung nur geringe Aussichten, obwohl, abgesehen von den gesteigerten Kosten der Lebenshaltung, dafür geltend gemacht wird, daß der Kongreß die Bezüge seiner Mitglieder auf 7500 Dollars für das Jahr erhöht hat.

Dem Kongreß ist eine Botschaft des Präsidenten zugegangen, in welcher dieser dringend Subsidien für die Handelsmarine, besonders zum Bau von großen und schnellen Dampfern für den Verkehr mit Südamerika und dem Orient, befürwortet. Der Präsident sagt darin: „Es würde uns sicherlich herabsetzen, wenn wir unseren Handelsrivalen den bedeutenden Handel mit dem Orient und den nicht minder bedeutenden Handel mit Südamerika, ja selbst unseren eigenen Verkehr mit Hawaii und den Philippinen überlassen wollten“, und betont die Wichtigkeit, welche eine solche Unterstützung der Kriegsflotte durch die Gestellung einer größeren Anzahl von Hilfsdampfern, deren sie jetzt fast völlig entbehre, und ebenso einer brauchbaren Reserve an Mannschaften gewähren würde.

— Personal. 1. Die Kontreadmirale Sigsbee und Mead sind wegen Erreichens der Altersgrenze verabschiedet worden.

2. Unter den Marine-Ärzten und -Beamten (staff officers) ist eine lebhafte Agitation im Gange, welche auf die Gewährung der Rangbezeichnungen des Seeoffizierkorps an Stelle der bisherigen Titel hinausgeht. Neuerdings werden diese Bestrebungen auch von höheren Seeoffizieren unterstützt.

— Geschwadertätigkeit. 1. Die neue Flotteneinteilung (siehe Januarheft, S. 107 ff.) ist nunmehr eingeführt worden. Jedoch steht sie praktisch immer noch erst auf dem Papier, da die neuen Schiffe noch nicht dienstbereit sind und sich noch auf den Werften befinden. Eingetreten ist in die atlantische Flotte erst das Linienschiff „Con-

necticut"; es ist aber zweifelhaft, ob dieses Schiff die Übungen der Flotte zunächst mitmachen kann, da es vor Culebra aufgelaufen war. Nach europäischen Zeitungen soll das Schiff bedeutende Beschädigungen erlitten haben, während diese nach amerikanischen Mitteilungen nur geringfügig gewesen sind. Im Linienschiffsgeschwader sind die Posten der Flaggoffiziere besetzt, bei den übrigen Geschwadern noch nicht. Über die Übungen der atlantischen Flotte verlautet nichts Näheres.

2. Bei der asiatischen Flotte ist an Stelle der heimbeorderten „Baltimore" der Kreuzer „Raleigh" zur 2. Division getreten, und die 3. Division besteht daher nur noch aus den Kreuzern „Concord", „Helena" und „Wilmington". Die Stellen der Geschwader- und Divisionschefs sind nicht besetzt. Dagegen gehört zur asiatischen Flotte noch unter dem Befehle des Kontreadmirals Dayton das Philippinen-Geschwader, bestehend aus dem Vorratsschiff „Rainbow" (Flaggschiff) und den kleinen Kanonenbooten „Arayat", „Pampanga", „Panay" und „Paragua".

3. Das pazifische Geschwader besteht zur Zeit aus:

1. Division: Panzerkreuzer „Charleston",
= „Milwaukee" (noch auf der Werft Mare Island),
Kreuzer „Chicago",
= „Yorktown" (noch auf der Werft Mare Island);

2. Division: Kreuzer „Boston",
Kanonenboot „Princeton";

4. Torpedoflottille: Zerstörer „Paul Jones",
= „Preble".

4. Auf der Ausreise hat die Panzerkreuzerdivision der asiatischen Flotte nach dem Verlassen von Singapore eine Wettfahrt mit künstlichem Zuge gemacht, welche ein sehr gutes Ergebnis hatte. Eine Stunde nach Beginn der Fahrt waren „Pennsylvania" und „Maryland" in gleicher Höhe voraus, ihnen folgten nacheinander „Colorado" und „West-Virginia". Bei dieser Fahrt erreichten „Pennsylvania" 22,6, „Maryland" 22,5 Seemeilen, etwas mehr, als nach der Probefahrt, ein Resultat, welches umsomehr anzuerkennen ist, als die Schiffe eine Reise von rund 11 000 Seemeilen ohne längeren Hafenaufenthalt hinter sich hatten und die Wettfahrt in der heißen Zone stattfand.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. Januar d. Js.:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Scouts:	
„Nebraska"	98,0 %	„California"	97,4 %	„Chester"	59,4 %
„Vermont"	97,5 =	„South Dakota"	94,8 =	„Birmingham"	56,6 =
„Kansas"	96,9 =	„North Carolina"	69,2 =	„Salem"	56,5 =
„Minnesota"	98,5 =	„Montana"	63,4 =		
„Mississippi"	70,7 =	„Milwaukee"	99,9 =	Unterseeboote:	
„Idaho"	66,8 =			Nr. 9 „Octopus"	90,0 %
„New Hampshire"	60,8 =			= 10 „Viper"	82,7 =
„South Carolina"	5,1 =			= 11 „Cuttlefish"	92,0 =
„Michigan"	3,0 =			= 12 „Tarantula"	81,1 =

2. Die Kosten der Instandsetzungsarbeiten auf dem Linienschiffe „Wisconsin" werden auf 350 000 Dollars veranschlagt. Die Modernisierung der Armierung des Panzerkreuzers „Brooklyn" wird rund 1/2 Million kosten.

3. Die endgültige Fertigstellung der neuen Linienschiffe „New Jersey" und „Georgia" wurde für den 15. Februar erwartet.

4. Aus der dem Kongreß zugegangenen Vorlage über die Pläne des neuen großen Linienschiffes geht noch hervor, daß dieses Schiff, dessen Probefahrts-Deplacement und -Tiefgang 20 321 Tonnen bzw. 27 Fuß (8,3 m) betragen sollen, im voll ausgerüsteten Zustande 22 429 Tonnen Wasser verdrängen und einen Tiefgang von 29 Fuß

5 Zoll (8,97 m) haben wird. Die Hauptarmierung soll aus zehn 30,5 cm-Geschützen bestehen, welche in fünf elektrisch bedienten Türmen in der Mittschiffslinie in der Weise aufgestellt werden, daß zwei Türme vorn auf der Back stehen, dergestalt, daß der innere Turm über den äußeren hinweg feuert; zwei Türme stehen achtern auf Oberdeck in gleicher Höhe; der fünfte Turm steht mehr mittschiffs und kann über die beiden hinteren Türme hinweg feuern; es können mithin alle zehn Geschütze nach der Breitseite und je vier Geschütze recht voraus bzw. achteraus schießen. Die vierzehn 5zölligen (12,7 cm) Geschütze stehen, je sieben auf jeder Seite, auf dem Batteriedeck so, daß die vier Eckgeschütze voraus bzw. achteraus feuern können.

— Küstenbefestigungen. Das Repräsentantenhaus hat für das nächste Etatsjahr zur Vervollständigung der Küstenbefestigungen einschließlich Armierung und Minenausrüstung die Summe von 5,4 Millionen Dollars bewilligt, 357890 Dollars mehr gegen das Vorjahr. Gefordert waren 15 Millionen. Von der bewilligten Summe entfallen auf den heimischen Festungsbau 1,3, auf die artilleristische Armierung 1,7 Millionen, auf die Minenausrüstung, einschließlich Minen- und Kabelschuppen usw., 610000 Dollars. Für Befestigungen auf den Philippinen und Hawaii — eine Trennung enthält hier der Etat nicht — sind im ganzen 1,5 Millionen ausgeworfen. Bei der Beratung wurde ausgeführt, daß in den Jahren 1887 und 1888 für Befestigungszwecke nichts bewilligt worden ist; im Jahrzwölft 1875 bis 1886 betrugen die jährlichen Ausgaben im Durchschnitt nur 540750 Dollars, stiegen aber in den 19 Jahren von 1889 bis 1907 auf einen Jahresdurchschnitt von 5,4 Millionen. Aus der Gesamtsumme dieser Jahre von 102,6 Millionen wurden allein in den letzten 6 Jahren 80 Millionen bewilligt. Die Gesamtbewilligung seit 1885 hat 124 Millionen betragen. Von dieser Summe sind für Bauzwecke 28,7, für Armierungen 35,6 Millionen verausgabt worden. Der Rest von rund 60 Millionen entfällt auf Bau und Ausrüstung der Arsenale zu Watervliet und Watertown sowie auf Landankäufe und Beschaffung von Munition und Minen.

— Unterseeboote. Das neue Unterseeboot „Octopus“ (Nr. 9) soll ausgetaucht 12, untergetaucht 9 Seemeilen gelaufen haben, 1 bzw. ½ Seemeile mehr als gefordert. Das Boot ist bei der Fore River Shipbuilding Company gebaut, etwa 300 Tonnen groß und soll einen Aktionsradius von 1000 Seemeilen haben.

— Torpedowesen. Der Chef des Bureau of Ordnance, Kontreadmiral Mason, hat sich für die Beibehaltung von zwei Torpedokalibern ausgesprochen, des 18zölligen (45 cm) mit hoher Geschwindigkeit für eine Schußweite von 2000 Yards (1800 m) und des 21zölligen (53 cm) mit geringerer Geschwindigkeit für 3500 Yards (3200 m). Er begründete diese Ansicht vor dem Marineausschusse des Repräsentantenhauses damit, daß die Torpedoverwendung vom Schiffe und vom Torpedoboote aus eine wesentlich verschiedene sei. Das Schiff werde seine Torpedos voraussichtlich bei Tage verwenden, das Torpedoboot dagegen greife meistens bei Nacht an. Daraus folge, daß das Schiff den Torpedoschuß auf größere Entfernung und im allgemeinen nur dann abgeben werde, wenn Kurs und Fahrt beider Gegner ziemlich richtig angenommen werden könnten, also größere Treffwahrscheinlichkeit vorläge. Das Torpedoboot könne diese Elemente in der Nacht nicht mit gleicher Sicherheit schätzen, müsse also näher heran und durch größere Torpedogeschwindigkeit die Schätzungsfehler ausgleichen.

— Verschiedenes. 1. Nach neuester Bestimmung werden alle zur Marine und zum Seezolldienste gehörigen Schiffe und Fahrzeuge einschließlich Torpedoboote fortan vor dem Namen nur die Bezeichnung U. S. S. führen.

2. Das Bureau of Ordnance hatte vom Kongreß die Summe von 155000 Dollars gefordert, um die Torpedostation zur selbständigen Fabrikation von Torpedos in den Stand zu setzen. Außerdem waren zur Beschaffung von Reservetorpedos und Zubehör 500000 Dollars und für die Modernisierung von Torpedobootszerstörern und

deren Ausrüstung 616000 Dollars beantragt. Von diesen Summen hat der Marineausschuß des Repräsentantenhauses die erstgenannte ganz gestrichen und die beiden anderen Beträge auf 250000 bzw. 300000 Dollars ermäßigt. Admiral Mason hat gegen diese Reduktion energisch Einspruch erhoben mit der Begründung, daß das vorhandene Torpedomaterial so verbraucht sei, daß die Marine in Jahresfrist nur noch die Hälfte der Torpedofahrzeuge mit Torpedos ausrüsten könne, während die britische Flotte über 8000 Torpedos verfüge und im Russisch-japanischen Kriege in einer Woche mehr Torpedos verfeuert worden seien, als die amerikanische Flotte überhaupt besitze. Es sei notwendig, in den nächsten 10 Jahren wenigstens 2000 Torpedos zu bauen, davon als nächsten Bedarf 1000 Stück zum Preise von ungefähr 6,5 Millionen Dollars, und schleunigst im Auslande 100 45 cm-Torpedos zu kaufen. Da gegenwärtig im Inlande nur eine Firma Torpedos bauen könne, so besitze diese ein Monopol, welches nach Preis und Ausführung die Marineverwaltung in eine hilflose Lage versetze, wenn sie nicht durch eine eigene Fabrik in die Möglichkeit versetzt würde, dem Mangel selbst abzuhelfen und auf eine angemessene Preisbildung hinzuwirken.

3. Zur Anregung der Kapitulationen und Verringerung der Fahnenfluchtsfälle werden neuerdings in der Presse zwei Vorschläge lebhaft erörtert. Es soll einmal dafür gesorgt werden, daß die Unteroffiziere und Mannschaften von jedem 4jährigen Enlistment wenigstens 2 Jahre am Lande im Heimatshafen zubringen sollen, und man will sodann die Freiheits- und sonstigen Disziplinarstrafen abschaffen und an deren Stelle Geldbußen setzen. Arrest soll nur für ganz schwere Fälle und nur gerichtlich verhängt werden dürfen. Die erstere Maßregel dürfte sich von selbst verbieten, wenn nicht der Mannschaftsetat ganz unverhältnismäßig erhöht werden sollte. Die vorgeschlagene Bestrafungsmethode soll bereits im Heere eingeführt sein und dort befriedigen.

4. Kontreadmiral Evans stellt in einem in der „North American Review“ veröffentlichten Aufsatze eine überraschende Forderung. Er verlangt, daß die Kessel der Kriegschiffe für die Verwendung von Anthrazit eingerichtet werden, und daß die Regierung alle in den Vereinigten Staaten vorhandenen Anthrazitfelder für die Marine ankaufen bzw. mit Beschlag belegen soll, zunächst schleunigst das gesamte Anthrazitfeld von Pennsylvanien. Die Notwendigkeit hierfür und der Hauptvorteil der Anthrazitverwendung liegt nach Evans' Ansicht in der geringen Rauchentwicklung dieser Kohlenart, welche von größter taktischer Bedeutung sei. Einerseits sei der starke Rauch der weichen Kohle bei der Annäherung an den Gegner, bei Torpedobootsangriffen usw. immer der Verräter, anderseits käme man im Kriege schließlich doch immer wieder auf Flaggen- und sonstige optische Signale zur Befehlserteilung und Verständigung zurück. Bei Verwendung von Weichkohle sei aber der Rauch oft so hinderlich, daß beispielsweise sein Flaggschiff, die „Maine“, sehr oft gezwungen sei, auszuscheren und sich sacken zu lassen, damit die anderen Schiffe seine Signale erkennen könnten. Hartkohle sei aber gerade im Bürgerkriege das Heizmaterial der Unionsflotte gewesen und habe diese allein in den Stand gesetzt, die Blockade der riesigen Küstenstrecke von den virginischen Kais bis zur mexikanischen Grenze durchzuführen und fast allemal die Blockadebrecher abzufangen, welche auf Weichkohle angewiesen waren. Die Verwendung von Heizöl hält Admiral Evans wegen der notwendigen Unterbringung in der Nähe großer Mengen von Explosivstoffen für zu gefährlich, außerdem wegen der geringen Vorräte in verhältnismäßig nur wenigen Häfen für bedenklich. Deshalb müsse die Flotte für den Gebrauch von Hartkohle eingerichtet sein, und es müßten auch die Kohlenstationen im Auslande damit ausgerüstet werden. Ginge dann im Kriege eine dieser Stationen verloren, so könne der Gegner die eroberten Kohlen doch nicht verwenden, weil seine Kessel dafür nicht eingerichtet seien. Anderseits könnten die für Anthrazitverwendung eingerichteten Rosten im Notfalle immer noch durch geringfügige, aber von vornherein vorzusehende Veränderung für Weichkohlenbrand brauchbar gemacht werden. Ökonomische Bedenken dürften in dieser wichtigen Frage nicht entscheiden, und wenn gesagt werde, daß der Erwerb der vorhandenen Anthrazitfelder nach

den gegenwärtigen Preisen 18 Milliarden Dollars kosten würde, so sei darauf zu antworten, daß diese Summe nicht auf einmal, sondern im Verlaufe von Jahrhunderten aufzuwenden sei, nach Maßgabe der Erschließung und des Bedarfes.

5. Der neu erschienene Band 21 der „Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of Rebellion“ ist für Seeoffiziere von besonderem Interesse. Er bespricht die Operationen an der Golfküste und besonders eingehend Farraguts Sieg in der Bai von Mobile; enthält auch die Berichte der konföderierten Befehlshaber und zahlreiche Illustrationen und Schiffsbilder.

Japan. Budget für 1907/08. Da nach telegraphischen Nachrichten der japanische Reichstag den Staatshaushaltsentwurf im wesentlichen unverändert angenommen hat, so seien aus diesem im Anschluß an den Aufsatz über die japanische Volkswirtschaft im ersten Teil dieses Heftes die wichtigsten Punkte noch mitgeteilt. Das Budget bringt keine Überraschungen, da die Kriegssteuern unverändert fortbestehen. Steuern (einschließlich Stempel, aber ohne Monopole) sind mit 287,8 Millionen Yen um 8,4 Millionen höher als im Vorjahre angesetzt. Geringeren Erträgen der Soya-, der Zuckersteuern und der Registergebühren stehen höhere Ansätze bei den Zöllen, den Steuern auf Getränke, Gewebe und bei den Einkommensteuern gegenüber. Wichtiger ist, daß die Einnahmen der Staatsbetriebe mit 126,9 Millionen um 22,2 Millionen höher erscheinen. Von dem Mehr kommen auf die Monopole 1,4 Millionen, Forsten 3 Millionen, Post und Telegraph 3,8 Millionen, Betriebsüberschüsse der Eisenbahnen 13,6 Millionen. Letztere sind infolge der begonnenen Verstaatlichung mehr als verdoppelt. Die ganze ordentliche Staatseinnahme übersteigt mit 424,4 Millionen die des Vorjahres um 31,9 Millionen. Demgegenüber sind die ordentlichen Ausgaben mit 412,2 Millionen fast 60 Millionen höher als im Vorjahr. Von den Zunahmen kommen 7,6 Millionen auf Heer und Marine, 44,4 Millionen auf das Finanzministerium, hier zur Hälfte durch die Ausgaben für die Staatsschuld veranlaßt, zum Teil sind es durchlaufende Posten, die Erhöhung also nur scheinbar.

Die außerordentlichen Ausgaben erscheinen stark gesteigert, weil mit dem 31. März dieses Jahres das besondere Kriegskonto aufhört. Von einer außerordentlichen Ausgabe von 199 Millionen kommen 60 auf das Heer, 49 auf die Marine, 50 auf das Verkehrsministerium. Von diesen gehen 26 Millionen an das Eisenbahnkonto, 10 Millionen an die koreanischen Eisenbahnen. In allen Verwaltungszweigen ist die Wiederausdehnung der staatlichen Unternehmungen und Anstalten in erheblichem Maße bemerklich.

Als außerordentliche Deckungsmittel sollen dienen: Übertragen aus dem Kriegskonto 100 Millionen, Überschuß vom Vorjahre 30 Millionen, Anleihen 33,2, mit sonstigen Einnahmen zusammen fast 187 Millionen Yen.

— Auszeichnungen. Am 30. Dezember hat der Mikado die kaiserlichen Prinzen, welche an dem letzten Kriege teilgenommen haben, sowie 51 Generale und Admirale empfangen, um ihnen die verliehenen Ordensauszeichnungen zu überreichen. Es erhielten die erste Klasse des Ordens vom Goldenen Drachen Admiral Togo, Vizeadmiral Kataoka und Vizeadmiral Kamimura, Togo außerdem das Großkreuz des Chrysanthemum-Ordens und Kamimura das Großkreuz des Verdienstordens der aufgehenden Sonne. Die zweite Klasse des Drachenordens erhielten Admiral Schibayama, Vizeadmirale Dewa, Uryu, Misu, Kontreadmiral Schimamura; die übrigen Admirale erhielten die 3. oder 4. Klasse desselben Ordens.

— Neubauten. Panzerkreuzer „Tsukuba“ hat im November mit den Probefahrten begonnen und nach Zeitungsnachrichten eine Geschwindigkeit von 21,6 Seemeilen erreicht, also 1 Seemeile mehr, als vorgesehen war. Die Geschütze waren jedoch bei der

Probefahrt noch nicht an Bord. Das Schwesterschiff „Ikoma“ soll im Mai probefahrtsbereit sein.

Der Bau des Linienschiffes „Aki“ in Kure macht gute Fortschritte, so daß der Stapellauf im Mai stattfinden kann. Die freiwerdende Helling soll dann für den Bau des Panzerkreuzers „Ibuki“ benutzt werden, für welchen das Material schon jetzt bereitgestellt wird.

— Flottenrevue Jamestown. Für die Flottenrevue in Jamestown und einen sich daran anschließenden Besuch europäischer Häfen sind zwei Kreuzer, „Tschitose“ und ein zweiter, noch nicht namhaft gemachter, bestimmt. Die letzten Nachrichten nennen als zweites Schiff den neuen Panzerkreuzer „Tsukuba“.

— Hebung gesunkener Schiffe. Das früher russische Kanonenboot „Bobr“ ist in Port Arthur gehoben und nach Sasebo gebracht.

Italien. Schiffsbewegungen. „Vesuvio“ weilt seit dem 21. Januar in den japanischen Gewässern. „Marco Polo“ hat die Heimreise angetreten; am 30. Januar verließ der Kreuzer Hongkong, traf am 5. Februar in Singapore ein und ging von dort nach kurzem Aufenthalt nach Sabang weiter, am 16. Februar traf er in Colombo ein. „Fieramosca“ hat Fort de France am 1. Februar verlassen und am 5. Februar San Thomas angelaufen; seit dem 19. Februar liegt das Schiff vor New Orleans. „Dogali“ weilt noch an der Westküste Südamerikas. „Calabria“ ist am 3. Februar nach 2jähriger Reise in Venedig wieder eingetroffen und am 11. Februar nach stattgehabter Besichtigung in das Disponibilitätsverhältnis überführt worden.

— Flottenrevue in Norfolk. Italien wird bei der Flottenrevue in Norfolk durch die Panzerkreuzer „Varese“ und „Francesco Ferruccio“ vertreten sein. Es ist nicht ausgeschlossen, daß noch einige kleinere Fahrzeuge zur Verstärkung dieser Division hinzutreten. Der Herzog der Abruzzen wird während dieser Zeit sich als Divisionschef und Kommandant des „Varese“ auf diesem Panzerkreuzer einschiffen. Die Ausreise ist für den Anfang des Monats März in Aussicht genommen; im Anschluß an die Flottenrevue sollen noch einige nord- und südamerikanische Häfen besucht werden. Nach Rückkehr von Amerika ist der Herzog der Abruzzen als Kommandant für „Vittorio Emanuele“ designiert.

— Material. Der Admiralitätsrat hat unter Vorsitz des Herzogs von Genua die vom Marineminister vorgelegten Pläne des 16000 Tonnen-Linienschiffes gebilligt. Nach Nachrichten, die hauptsächlich in der außeritalienischen Presse Aufnahme gefunden haben, soll Marineminister Mirabello der Kammer einen neuen Gesetzentwurf vorgelegt haben, in dem er für den Bau von vier Linienschiffen zu 16000 Tonnen einen Kredit von 160 Millionen Lire verlangt. Die Schiffe sollen im Laufe von 3 Jahren gebaut werden. Als Armierung sollen acht 30,5 cm-Geschütze, zehn 21 cm-Geschütze und zwanzig leichtere Geschütze vorläufig projektiert sein. Die Schiffe, die mit Turbinen ausgerüstet werden, sollen eine Geschwindigkeit von 21 Seemeilen erhalten. Da der Minister noch im Dezember nur von dem Bau eines Linienschiffes von großem Tonnengehalt sprach, mag wohl mit Recht diese Sinnesänderung mit der Bewilligung der drei 14000 Tonnen-Linienschiffe in Österreich-Ungarn in Verbindung gebracht werden.

— Stapelläufe. Außer dem Stapellauf des Linienschiffes „Roma“ sollen in diesem Jahre diejenigen der Panzerkreuzer „Pisa“ und „Amalfi“ in Genua stattfinden. Die Gerüchte, daß die italienische Marine diese beiden Panzerkreuzer zu verkaufen gedenke, sind nicht zutreffend.

Im Monat Januar fanden noch die Stapelläufe des Torpedobootes „Artigliere“ und des Hochseetorpedobootes „Ardea“ bei Ansaldo bzw. Odero in Sestri Ponente statt. Von den vier dort im Bau befindlichen Torpedobootszerstörern ist jetzt nur noch „Lanciere“ auf der Helling. Von den sechs Hochseetorpedobooten der „Alcione“-Serie schwimmen erst zwei, „Albatros“, „Airone“; „Astore“ und „Arpia“ sind noch nicht zu Wasser gelassen.

— Gesetzentwürfe. In der Kammer ist ein Sonderkredit von 200 Millionen Lire für Armeezwecke beantragt worden; 12 Millionen Lire sind hierbei für Küstenbefestigungen in Aussicht genommen.

Ein weiterer Sonderkredit von 910 Millionen Lire soll für den Ausbau des Eisenbahnnetzes und für Verbesserungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens beantragt werden; hierzu treten 120 Millionen zum Ausbau der Hafenanlagen der an die betreffenden Eisenbahnlinien anschließenden Häfen.

— Organisationsänderung. Bisher war in Italien die Admiralstabsabteilung der Marine lediglich eine Sektion des Marineministeriums. Der Admiralsrat hat nunmehr dem König ein Projekt unterbreitet, durch das die Stellung des Chefs des Admiralstabes wesentlich selbständiger gemacht werden soll. Das Projekt ist vom König gebilligt worden. Es ist wahrscheinlich, daß Vizeadmiral Bettolo, Departementschef des 3. Departements, mit diesem Posten betraut wird. Vizeadmiral Bettolo ist der fünftälteste Vizeadmiral, älter als der Marineminister, und seit dem 1. Januar 1906 Departementschef in Venedig. 1903 war Bettolo für kurze Zeit Marineminister.

Rußland. Personal. 1. Gleichzeitig mit der Ernennung des 74jährigen Generaladjutanten und bisherigen Mitgliedes des Landesverteidigungsrates und des Admiralitätsrates, Admirals Dikow, zum Marineminister und Oberbefehlshaber der Marine traten folgende Personalveränderungen ein:

An Stelle des verstorbenen Gehilfen des Marineministers, Vizeadmiral Rimski-Korssakow, trat der Chef des Seekadettenschulgeschwaders, Kontreadmiral Bostrem. Mit der Führung dieses Geschwaders ist der Kommandant der „Sslawa“ beauftragt.

Mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Chefs des Marinehauptstabes wurde an Stelle des zum Präses der Verwaltung der Freiwilligen Flotte ernannten Kontreadmirals v. Niedermüller der Chef des Stabes der Station Kronstadt, Kontreadmiral Jakowlew, beauftragt; dessen Posten erhielt der vor nicht langer Zeit zum Chef der 2. Torpedofahrzeugabteilung ernannte Kapitän 1. Ranges Knjasjew.

2. Der Kaiser genehmigte die Wiedereinrangierung des Unterpersonals der Nebogatowschen Schiffe in die betreffenden Chargen.

3. Das Urteil des Kriegsgerichts gegen Nebogatow und seine Offiziere wurde vom Kaiser bestätigt. Demgemäß erhält: Nebogatow und die Kommandanten des „Nikolai I.“, „Apraxin“ und „Ssenjawin“ je 10 Jahre Festung, der Chef des Stabes Nebogatows 4 Monate, die Ersten Offiziere des „Nikolai I.“ und „Apraxin“ je 3 Monate, der Erste Offizier des „Ssenjawin“ 2 Monate Festung. Die übrigen Offiziere sind als „durch den Gerichtsbeschluß gerechtfertigt“ erklärt.

In St. Petersburg fand eine Versammlung von Seeoffizieren statt, der eine Resolution zur Beschlußfassung vorlag, nach der die freigesprochenen Offiziere genötigt werden sollten, den Dienst zu quittieren. Die Annahme der Resolution scheiterte indessen an dem Widerstand der Offiziere, die am Kriege teilgenommen hatten, und an dem des Admirals Skrydlow, der erklärte, ein solcher Beschluß könne nicht ohne die Zustimmung der Offiziere der Schwarzmeer-Flotte gefaßt werden.

4. Nach „Kotlin“ wurden zwecks Verjüngung des Offizierkorps und zur Verminderung der Zahl der Offiziere entsprechend der Reduktion des Schiffsmaterials im Marineoffizierkorps verabschiedet in der Zeit vom 12. Juli 1906 bis 21. Januar 1907:

Seeoffiziere:

Admirale	4
Vizeadmirale	7
Kontreadmirale	17
Kapitäns 1. Ranges	47
Kapitäns 2. Ranges	74
Leutnants	173
Midshipmans	61
	383

Offiziere der Marineartillerie:

Generale	1
Obersten	2
Oberstleutnants	4
	7

Schturmanoffiziere:

Generale	1
Obersten	3
Oberstleutnants	7
Kapitäns	3
Stabskapitäns	2
	16

Schiffbauingenieure:

Ältere Schiffbaukonstrukteure	3
Ältere Hilfskonstrukteure	7
Jüngere Hilfskonstrukteure	1
	11

Maschineningenieure:

Generale	2
Obersten	9
Oberstleutnants	16
Kapitäns	9
Stabskapitäns	19
Leutnants	35
Unterleutnants	3
	93

Offiziere der Admiralität:
109 (davon 17 Generale)

Zivilbeamte der Admiralität:
175.

Um die durch Verabschiedung vor Erreichen der Altersgrenze entstehenden materiellen Nachteile zu mildern, wurden den Verabschiedeten gewisse Vergünstigungen hinsichtlich der zu zahlenden Pension gewährt.

— Organisation. 1. Um ein tüchtiges, langdienendes Personal heranzubilden und in der Marine zu halten, wurden im vergangenen Jahr die Bezüge der Kapitulanten wesentlich (etwa um 50 Prozent) heraufgesetzt. Die einmalige Vergütung für zehnjährige aktive Dienstzeit wurde von 250 auf 1000 Rubel (2160 Mark) erhöht. Die für Erlangung einer jährlichen Pension von 96 Rubel erforderliche Dienstzeit wurde von 19 auf 15 Jahre herabgesetzt; an Stelle dieser Pension kann auf Wunsch eine einmalige Abfindung mit 1000 Rubel treten. Spezialisten, die 20 Jahre aktiv dienen, haben Anrecht auf Pension und einmalige Abfindung. Im Falle der Invalidität werden die Fristen für Erlangung der Pension usw. weiter verkürzt.

2. Für die Ergänzung des Offizierkorps der Marine durch Junker (außerhalb des Marinekadettenkorps) sind neue Bestimmungen erlassen: Es können als Junker eintreten junge Leute, nicht älter als 25 Jahre, die eine höhere Lehranstalt absolviert haben; sie werden in Zukunft nicht nur, wie bisher, zur Seeoffizier-, sondern auch zur Maschineningenieur- und Baumeisterlaufbahn zugelassen. Bis zur Beförderung zum Offizier haben die Junker den Rang der Gardemarins (ältester Jahrgang der Seekadetten). Die neu eintretenden fahren zunächst drei Monate zur See; die für die Schiffbaulaufbahn angenommenen arbeiten sechs Monate praktisch auf einer Werft.

— Material. 1. Das Marineministerium beschloß, das Linienschiff „Tschessma“ (1886) und den großen Kreuzer „Pamjatj Mercurija“ (1880) der Schwarzmeer-Flotte aus den Listen zu streichen.

2. Das „Komitee zur Verstärkung der russischen Flotte durch freiwillige Beiträge“ veröffentlicht eine Rechnungslegung. Danach sind von den Geldern des Komitees (bis 1. Januar 1907 kamen ein einschließlich Verzinsung 36,68 Millionen Mark) gebaut 18 Torpedobootszerstörer von 500 bis 625 Tonnen, von denen zwei, „Amurez“ und „Ussurjez“, ihre Probefahrten noch zu erledigen haben; ferner vier Unterseeboote, von denen drei per Eisenbahn nach Wladiwostok geschafft sind, während ein viertes, Typ „Djewjezki“, sich in St. Petersburg im Bau befindet. Die veranschlagte Summe für den Bau der genannten Fahrzeuge betrug 30,99 Millionen Mark, für nachträgliche Änderungen auf den Zerstörern, u. a. den Einbau von Funkentelegraphenstationen, wurden

1,29 Millionen Mark verausgabt. Die Artillerie- und Torpedoarmierung bezahlte die Marineverwaltung. Für den Rest der Gelder sollen Werkstatt- und Troßschiffe für die Flottille der Torpedofahrzeuge beschafft werden.

— Werften. Die Société anonyme des Usines Franco-Russes in St. Petersburg, welche Kessel und Maschinen für auf russischen Werften erbaute Kriegschiffe liefert, hat eine Lizenz der Parsons-Gesellschaft erworben und sich zur ausschließlichen Anwendung von Parsons-Turbinen verpflichtet; ebenso hat die Baltische Schiffswerft und Maschinenfabrik einen Lizenzvertrag mit der Parsons-Gesellschaft abgeschlossen, so daß nunmehr Turbinenmaschinen für in Rußland gebaute Schiffe im Lande selbst hergestellt werden können.

Österreich-Ungarn. Schiffsbewegungen. Der geschützte Kreuzer „Kaiser Franz Josef I.“ ist am 12. Februar in Schanghai eingetroffen. Der kleine Kreuzer „Szigetvar“, der die neue Besatzung für „Kaiser Franz Josef I.“ nach Ostasien bringt, wird am 1. März die Ausreise antreten. Nach dem Mannschaftsaustausch geht „Kaiser Franz Josef I.“ auf die chinesische Station zurück, „Szigetvar“ in seinen Heimatshafen.

Das Wintergeschwader ist am 9. Februar von Lussinpiccolo kommend in Fiume eingelaufen; am 18. Februar traf es wieder in Pola ein.

— Personal. In den höheren Chargen des Seeoffizierkorps tritt im Laufe dieses Jahres eine nicht unerhebliche Vermehrung der Stellen ein. Die Zahl der Linienschiffsfähnriche wird um 32 vermindert. Neu geschaffen werden die Stellen von 3 Linienschiffskapitänen, 1 Fregattenkapitän, 8 Korvettenkapitänen, 13 Linienschiffsleutnants 1., 7 2. Klasse. Der Friedensstand des Seeoffizierkorps beträgt dann: 1 Admiral, 2 Vizeadmirale, 7 Kontreadmirale, 21 Linienschiffskapitäne, 27 Fregattenkapitäne, 46 Korvettenkapitäne, 150 Linienschiffsleutnants 1., 75 2. Kasse, 164 Linienschiffsfähnriche und 180 Seekadetten und Seeaspiranten. Der Kriegsstand zählt nach der Vermehrung: 1 Admiral, 3 Vizeadmirale, 6 Kontreadmirale, 32 Linienschiffskapitäne, 22 Fregattenkapitäne, 56 Korvettenkapitäne, 588 Oberoffiziere, 152 Seekadetten im ganzen 860 Köpfe.

Das Korps der Maschinenleiter wird um 12 Stellen erhöht. Der neue Friedensstand beträgt: 8 Obermaschinenleiter, 15 Maschinenleiter 1., 43 Maschinenleiter 2., 34 Maschinenleiter 3. Klasse, im ganzen 100 Köpfe; der neue Kriegsstand: 9 Obermaschinenleiter, 20 Maschinenleiter 1., 53 Maschinenleiter 2. und 45 Maschinenleiter 3. Klasse, im ganzen 127 Köpfe.

Die Vermehrung erfolgt ratenweise an den beiden Beförderungsterminen im Mai und November.

— Uniformänderung. Mit dem 1. Mai d. Js. wird die bisherige Uniform der Offiziere und Mannschaften einer Änderung unterzogen, die sich hauptsächlich auf Mütze, Hut und Abzeichen erstreckt. Anstatt der bisherigen Kappe wird eine Mütze nach dem Modell der englischen Seeoffiziersmütze eingeführt. Die dunkelblaue Mütze trägt um den Rand ein 4 cm breites schwarzes Moireeband. Das Mützenemblem besteht bei den Seekadetten aus einem vertikalen Anker mit Krone, über dessen Mitte der Namenszug des Kaisers sich befindet. Anker und Namenszug werden von zwei Lorbeerzweigen eingerahmt. Das Emblem ist auf dem Tuch der Mütze in Gold gestickt. Oberoffiziere tragen dasselbe Emblem wie die Seekadetten, außerdem ein Sturmband aus Goldschnur und einen 0,9 cm breiten Goldstreifen an der Mütze. Stabsoffiziere tragen zwei ebenso breite Goldstreifen, Flaggoffiziere drei Streifen. Ärzte tragen die Offiziersmütze der entsprechenden Dienstgrade mit einem schwarzen Mittelfeld. Marinebeamte tragen die gleiche Mütze der entsprechenden Grade mit folgenden Abänderungen:

Namenszug und Anker sind aus Silber gestickt, das Mittelfeld ist bei den Marineingenieuren kirschrot, bei den Maschinenleitern taubengrau und bei den Marinekommissariatsbeamten lichtkornblau. Der Hut wird etwas länger und niedriger sein als der bisherige. Die Mannschaften tragen als Mützenemblem in Zukunft eine Rosette von 3,2 cm Durchmesser, die im Mittelfeld auf schwarzemailliertem Grunde den kaiserlichen Namenszug über einem vertikalen Anker trägt, die Unteroffiziere tragen über der Rosette noch die Krone.

Die Ärmelabzeichen der Oberoffiziere werden aus zwei um den Ärmelaufschlag herumlaufenden 0,9 cm breiten goldenen Ärmelstreifen bestehen, von denen der oberste mit einem Elliotsauge versehen ist. Die Seekadetten 1. Klasse haben nur einen Ärmelstreifen mit Elliotsauge, die Seekadetten 2. Klasse tragen den Streifen (9 cm lang) nur auf der Vorderseite des Ärmelaufschlages. Die Stabsoffiziere tragen einen 3,3 cm breiten Streifen und darüber ein bzw. zwei bzw. drei 0,9 cm breite Goldstreifen, der oberste mit Elliotsauge. Die Flaggoffiziere tragen eine 5,3 cm breite Goldborte, darüber ein, zwei oder drei schmale Goldstreifen mit Elliotsauge und über letzterem eine erhabene goldgestickte Kaiserkrone. Die Ärmelstreifen sind auf einem Seidenband in Farbe des Rocktuches aufgenäht. Die Ärzte tragen die gleichen Streifen, aber ohne Elliotsauge und mit schwarzseidenen Zwischenräumen; das gleiche gilt für die Marinebeamten mit der Abweichung, daß die Zwischenräume zwischen den Streifen je nach dem betreffenden Korps, wie oben bereits erwähnt, kirschrot, taubengrau oder lichtkornblau sind.

An sonstigen Bestimmungen seien noch erwähnt: Die Beamten erhalten statt des Säbels einen Degen mit goldenem Portepee am silbernen Bande mit silbernem Knopf. Die Marinezöglinge erhalten den Dolch. Für alle Personen der Kriegsmarine wird der Radmantel eingeführt. Das Tragen von Schnürschuhen ist im Dienst an Land und an Bord gestattet, es sei denn, daß Gala befohlen ist. Den nicht aktiven Offizieren ist es gestattet, die bisherige Uniform aufzutragen.

— Neue Schiffswerft. In Triest wurde von der Firma Fratelli Cosulich eine Aktiengesellschaft zur Errichtung einer neuen Schiffswerft in Monfalcone gegründet. Die Werft wird etwa 12 Meilen von Triest am Schiffahrtskanal von Monfalcone erbaut werden; der Kanal wird an der betreffenden Stelle zu einem großen Bassin von 50 000 qm erweitert werden. Die Erdarbeiten sind zum größten Teil schon beendigt. Man hofft noch in diesem Jahre die Werft in Betrieb nehmen zu können, soweit der eigentliche Schiffbau in Betracht kommt. Ein großes Trockendock und fünf Hellinge sind in Aussicht genommen.

Dänemark. Indiensthaltungen 1907. In Ergänzung der Angaben über die dänischen Indiensthaltungen im Jahre 1907 (Februarheft) ist noch zu bemerken, daß auch der Kreuzer „Hjemdal“ an den Geschwaderübungen teilnehmen wird. Das Geschwader wird 2 Monate, die Verteidigungsabteilung nur 5 Wochen gebildet sein. Der Schoner „Ingolf“ soll im nächsten Winter auf 6 Monate ins Ausland gehen.

— Umbau der Yacht „Dannebrog“. Die vom Marineminister für den Umbau der Yacht „Dannebrog“ durch Gesetz geforderte Summe von 435 000 Kronen ist vom Reichstage bewilligt worden. Das Schiff soll um 35 Fuß (16 vorn, 16 achtern und 3 im Maschinenraum) verlängert werden. An Deck soll ein Salon für den König gebaut werden.

— Außerdienststellung. Kreuzer „Hjemdal“ hat nach Rückkehr aus dem Auslande am 26. Februar in Kopenhagen außer Dienst gestellt.

⚜

Schweden. Etatsvoranschlag 1907/08. Der Etatsvoranschlag für 1907/08 ist Mitte Januar dem Reichstage vorgelegt worden. Für die Marine werden gefordert:

Im ordentlichen Etat	16 736 864	Kronen,
im außerordentlichen Etat	9 819 136	„
zusammen	26 556 000	Kronen.
Für 1906/07 betrug der Etat	23 185 000	„
Mithin Mehrforderung für 1907/08 . .	3 371 000	Kronen.

Der ordentliche Etat enthält u. a. eine Mehrforderung von 917 029 Kronen für 12 neue Offizierstellen, 2 Marineingenieure, 4 Zahlmeister, 1 Arzt, 48 Unteroffiziere und 282 Mannschaften des Matrosenpersonals, höhere Löhnung usw. für die Unteroffiziere und Mannschaften, 100 Schiffsjungenstellen. Für 8 Offiziere, 34 Unteroffiziere und Mannschaften der Küstenartillerie sowie Löhnungsaufbesserung für die Mannschaften werden 293 641 Kronen mehr gefordert.

Die wesentlichsten Forderungen des außerordentlichen Etats haben wir bereits im Dezemberheft 1906 besprochen.

— Kadettenschulschiff „Freya“ wird in Zukunft als Schiffsjungenschulschiff Verwendung finden. Die zwei 15,2 cm-, vier 3,8 cm-Geschütze und zwei Maschinengewehre werden von Bord genommen, so daß die Armierung aus acht 12 cm- und zwei 6,5 cm-Geschützen bestehen wird.

— Vermessungen. Für Vermessungen in den nördlichen und westlichen Schären Schwedens werden die Vermessungsschiffe „Svalan“, „Falken“, „Tärnan“, die Kanonenboote „Rota“ und „Alfhild“ sowie mehrere Dampf- und Motorboote im April d. Js. in Dienst gestellt werden.

— Neubauten. Der Panzerkreuzer „Fylgia“ wird im April abgeliefert werden.

⚜

Norwegen. Die Militärkommission des Storthings beabsichtigt, den Verkauf einiger älterer Fahrzeuge (Monitors „Skorpionen“, „Mjölner“, Kanonenboot „Sleipner“ und mehrere Kanonenboote 3. Klasse) in Vorschlag zu bringen.

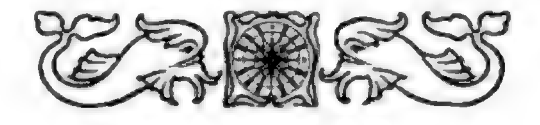
— Die Torpedoboote „Skarv“ und „Teist“ sollen an Stelle der ursprünglich beabsichtigten Armierung (zwei 3,7 cm-SK.) zwei 4,7 cm-SK. erhalten. Ihr Deplacement beträgt 90 Tonnen.

— Nachdem der Ankauf des früheren englischen Kreuzers „Phöbe“ abgelehnt worden ist, hat der kommandierende Admiral beantragt, ein Kanonenboot („Frithjof“ oder „Viking“) für die Ausbildung der Seekadetten einzurichten.

— Neubauten. Für den im Bau befindlichen Torpedojäger sind die Spanten fertiggestellt, so daß mit dem Ausbau begonnen werden kann, sobald das ebenfalls im Bau befindliche Torpedoboot „Skarv“ vom Stapel gelaufen ist. Der Bau dieses Bootes ist verzögert worden, weil die Schraubenwelle noch nicht fertig ist. Das Boot sollte ursprünglich mit Turbinenmaschinen ausgestattet werden.

⚜

Türkei. Die sieben bei Ansaldo in Genua für die türkische Marine gebauten Torpedobootszerstörer (50,5 m lang bei einem Deplacement von 145 Tonnen und 2400 Pferdestärken) haben folgende Namen erhalten: „Angora“, „Urfa“, „Antalia“, „Tokat“, „Deradj“, „Kulahia“, „Mossul“.



Verschiedenes.

Die Überführung des Docks „Dewey“ nach den Philippinen.

(Mit 3 Abbildungen.)

Als im Sommer 1871 die Überführung unseres kleinen Schwimmdocks von Swinemünde nach Kiel glücklich vonstatten gegangen war, galt das als eine bemerkenswerte seemännische Leistung, und die Einzelheiten der Vorbereitung und der Überführung selbst wurden in unseren Marinekreisen viel beschrieben und besprochen. Im Sommer vorigen Jahres, also ziemlich genau 35 Jahre später, gelang es der amerikanischen Marine, wie bekannt, ein Dock von ungefähr der doppelten Größe um den halben Erdkreis zu bringen und glücklich in den Philippinen abzuliefern. Daß das ohne ernsteren Unfall gelang, ist gewiß zu einem Teil dem guten Glücke zu verdanken, in nicht geringem Maße aber auch als eine seemännische Tat ersten Ranges anzusehen, und die Einzelheiten des Unternehmens bieten deshalb dem Seeoffizier viel des Interessanten. Hierüber liegen jetzt zwei eingehende Auslassungen vor, der dienstliche Bericht des mit der Überführung beauftragten Fregattenkapitäns Hosley im Jahresbericht des Bureau of Navigation und ein Bericht des ersten Offiziers der Expedition, Korvettenkapitäns Bennett, im Dezemberheft der „Proceedings of the U. S. Naval Institute.“ Von diesen ist der letztgenannte insofern der interessantere, als er mehr auf die Einzelheiten der Vorbereitungen und anderseits auf Mängel und Mißhelligkeiten während der Überführung eingeht, während der dienstliche Bericht manches unterdrückt. Aus diesen beiden Berichten soll, soweit es der zur Verfügung stehende Raum gestattet, im Nachfolgenden das Wesentliche hervorgehoben werden, während demjenigen, welcher sich eingehender für das Unternehmen interessiert, die Lektüre der Veröffentlichungen nur empfohlen werden kann.

Warum man sich entschlossen hat, das fertige Dock nach den Philippinen zu schleppen und dadurch das nicht geringe Risiko des Totalverlustes auf sich zu nehmen, anstatt, wie wir es bei unserem Schwimmdock in Tsingtau gemacht haben, die einzelnen Teile an den Bestimmungsort zu bringen und dort zusammenzusetzen, geht aus den den Berichten nicht hervor. Es ist aber wohl wahrscheinlich, daß die Werfteinrichtungen in Cavite für eine derartige Arbeit nicht ausreichend gewesen sind. Umsomehr muß es dann aber verwundern, daß man das Dock, welches von vornherein für die Philippinen gebaut war, nicht auch sogleich mit den für die Überführung notwendigen Einrichtungen versehen hat, sondern diese erst nachträglich mit sehr erheblichen Mehrkosten und dann mit einer gewissen Übereilung einbaute, welche die Güte der Arbeitsausführung beeinträchtigte und schließlich doch noch die Überführung des Docks zu der vorher bestimmten Zeit fraglich machte. Besonders muß es, wie auch Korvettenkapitän Bennett mit Recht betont, auffallen, daß man das Dock für die weite und gefahrvolle Reise nicht, eventuell auch an beiden Enden, mit einem sogenannten falschen Bug versehen hat, sondern es stumpf hat schleppen lassen. Bennett behauptet gewiß nicht mit Unrecht, daß durch eine solche Einrichtung die Überführung um zwei Monate schneller vor sich gegangen wäre, die Gefahr des Verlustes wesentlich verringert und dem Staate viele tausend Dollars für verbrauchtes Schleppgeschirr und für Kohlen erspart worden wären, ganz abgesehen von der verminderten Anstrengung und Sorge des Personals. Wenn man aber bedenkt, daß zur Zeit, als der Entschluß zur Überführung, Mitte Oktober 1905, gefaßt wurde, wie die Berichte besagen, auf dem Dock noch „kein Bolzen, um einen Block zu haken“ vorhanden war, daß überhaupt die ganze Ausrüstung für Dock und

Schlepper erst bestellt und beschafft werden mußte einschließlich Schleppmaschinen, Spills, Anker, Ketten und Schlepptrossen, daß am Dock selbst erhebliche Versteifungsarbeiten, Laufbrücken usw. hergestellt werden mußten, und daß diese Vorbereitungen rund zwei Monate in Anspruch nahmen, so wäre immerhin auch noch ausreichend Zeit gewesen, um einen Schleppbug oder deren zwei anzubringen. Warum das unterblieben ist, ist aus den Berichten nicht zu ersehen: die Gewichts- also auch Deplacementserhöhung des Docks wäre jedenfalls durch die schon erwähnten Vorteile mehr als ausgeglichen worden.

Die Abmessungen des Docks betrugen (zum Vergleiche sind in Klammern daneben gesetzt die Abmessungen unseres vorerwähnten Kieler Schwimmdocks): Länge 152 m (74), Breite 41 m (24), Höhe 16,7 m (9,3), Tiefgang 2,3 m (1,1), Wasserverdrängung 12 000 Tonnen. Tiefgang und Wasserverdrängung beziehen sich auf das für die Überführung voll ausgerüstete, sonst aber leere, d. h. ohne Wasserballast schwimmende Dock, wie es bei gutem Wetter geschleppt wurde.

Die Vermehrung des Tiefganges, welche bei schlechtem Wetter zeitweise nötig wurde, entsprach einer Deplacementserhöhung von 1700 Tonnen für den Fuß (0,3 m). Bei dem angegebenen leichten Tiefgange lag die Dockflur noch 10 Fuß (3 m) über Wasser. Zur Hilfeleistung bei der Überführung waren bestimmt:

1. das Vorratsschiff „Glacier“ von 7000 Tonnen und 4000 PS. als Führerschiff.
2. der Kohlendampfer „Brutus“ „ 6000 „ „ 1200 „
3. „ „ „Caesar“ „ 5000 „ „ 1500 „
4. „ Schleppdampfer „Potomac“ „ 677 „ „ 2000 „

Letzterer wurde von Suez nach Hause geschickt und von Singapore ab durch den Schleppdampfer „Wampatuck“ von 462 Tonnen und 650 Pferdestärken ersetzt.

(Bei der Überführung unseres Docks von Swinemünde nach Kiel wurden verwendet die Panzerfregatte „Kronprinz“, der Radaviso „Preußischer Adler“, das Dampfkanonenboot 1. Klasse „Cyclop“ und ein kleiner Schleppdampfer „Adler“.)

Von den obenerwähnten Schiffen mußten „Glacier“, „Brutus“ und „Caesar“ erst mit schweren Schleppeinrichtungen und Maschinen versehen werden, was ihre Seeeigenschaften erheblich verschlechterte. Von dem „Glacier“ besonders wird erwähnt, daß er bei langsamer Fahrt schlecht steuerte und den Ruf des „champion roller of the world“ besaß, während der kleine „Potomac“ in schwerem Seegange „a spectacle of abject misery“ bot. Nachteilig war auch, daß alle Schiffe nur eine Schraube hatten, was bei dem häufigen Manövrieren zum Festmachen gebrochener Schlepptrossen unterwegs wiederholt zu bedenklichen Lagen führte. Vorteilhaft war dagegen, daß der „Glacier“ als Vorrats- und Gefrierschiff reichlich frischen Proviant für die ganze Expedition und außerhalb der Bunker 1900 Tonnen Kohlen an Bord nehmen konnte.

Während der offizielle Bericht die Leistungen des Personals und besonders der Offiziere lobt, übt **Bennett** an dem Unterpersonal eine sehr herbe Kritik, welche zur Beurteilung amerikanischer Marineverhältnisse nicht uninteressant ist und daher etwas ausführlicher erwähnt sein mag. Von den Begleitschiffen hatte nur der „Glacier“ aktive Besatzung, welche aber erst im letzten Augenblicke aus den gerade verfügbaren Mannschaften zusammengestellt war und in ihren seemännischen Leistungen keineswegs genügte, besonders auch nicht im Bootsdienste. Auch war sie „somewhat below the average of a man-of-war crew in morale, weil das Schiff in Boston in Dienst gestellt war.“

Die Kohlendampfer hatten Kauffahrteibesatzung. Führer, Steuerleute und Maschinisten waren Amerikaner und gut, die Mannschaften waren Chinesen, früher in der asiatischen Flotte gewesen und an sich brauchbar, sie verstanden aber kein Englisch und waren nicht imstande, besonders bei Nacht, für das Signalwesen und die Verständigung der Schiffe untereinander verwendet zu werden. Da sich weder Signalpersonal noch Englisch sprechende Vorleute an Bord befanden, so hatte sich deshalb der wachhabende Steuermann, der mit seinem Schiffe selbst genug zu tun hatte, auch um

dieses Detail zu bekümmern. Schlimmer stand es auf dem Dock selbst. Seine Besatzung bestand aus zwei Teilen, der eigentlichen Dockmannschaft, bestehend aus einem Dockmeister und 8 Mann vom Werftarbeiterpersonal, und einer geheuerten Mannschaft, welche sich aus 1 Dockfachverständigen, 1 Funkentelegraphisten, 1 Takler, 12 Matrosen, 1 Koch, 1 Steward und 2 Aufwärtern zusammensetzte. Hiervon war der „dockexpert“ von der Bauwerft gekommen und mit dem Dock gut vertraut. Trotz 300 Dollars Monatsgehalt gefiel ihm die Sache aber nicht, und er ging schon in Port Said von Bord. Der Takler taugte nichts, und die Matrosen befriedigten noch weniger. Sie gehörten zur Klasse der Tiefwasserseeleute der Seeromane und arbeiteten in See gut, waren aber unbotmäßig und im Bootsdienste noch weniger brauchbar als die jungen Mannschaften des „Glacier“, geschweige denn als die chinesischen Bootsmannschaften der Kohlendampfer. In Las Palmas, dem ersten angelaufenen Hafen, gingen sie schon von Bord, bevor das Dock festgemacht war, kümmerten sich nicht um die dringendsten Arbeiten und desertierten oder mußten wegen Unbotmäßigkeit entlassen werden. Sie wurden durch Eingeborene, meist Spanier, ersetzt und „so fuhr das Dock nach einer früher spanischen Kolonie mit einer Mannschaft, welche, wenn von patriotischem Fanatismus getrieben, imstande gewesen wäre, das Dock lieber anzubohren, als es einen Bestandteil einer Flottenstation werden zu lassen, welche noch vor kurzem spanisch war“.

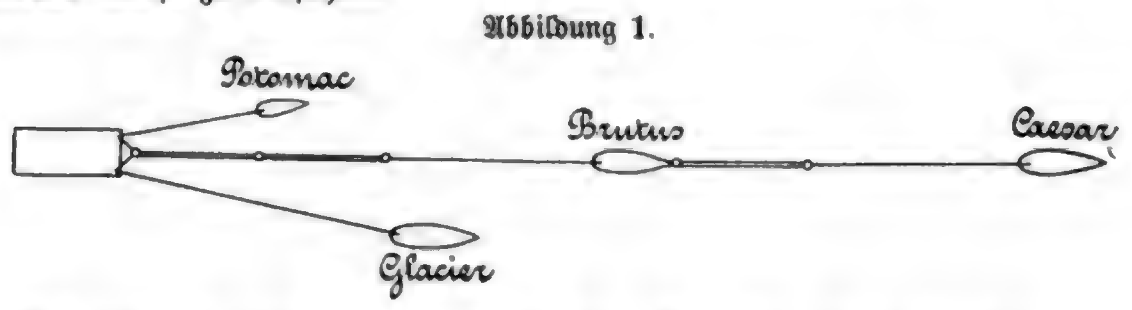
Erheblich erschwert wurden die Vorbereitungs- und Ausrüstungsarbeiten durch das schlechte und kalte Wetter der vorgeschrittenen Jahreszeit und ferner noch dadurch, daß die Schiffe des Eisenbahnstreiks wegen gezwungen waren, zur Einnahme von Kohlen und Vorräten verschiedene Häfen der Union anzulaufen. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, auf die Einzelheiten näher einzugehen. Wenn man aber die Berichte liest, so kann man den Behörden und den Offizieren seine Anerkennung nicht versagen für die Mühe und Tatkraft, mit welchen es ihnen gelang, der großen personellen und materiellen Schwierigkeiten Herr zu werden und schließlich doch noch die Expedition annähernd zur vorgeschriebenen Zeit in Fahrt zu setzen. Ursprünglich war beabsichtigt gewesen, das Unternehmen spätestens im Anfang des Dezembermonats abzusenden, um noch bei leidlichem Wetter den Atlantischen Ozean zu durchqueren, den Indischen Ozean vor Eintritt des Südwestmonsuns zu passieren und vor der Taifunzeit durch die Chinasee zu kommen. Die Vorbereitungen zogen sich aber infolge der erwähnten Schwierigkeiten bis Ende Dezember hinaus, und am 28. Dezember 1905 verließ die Expedition endlich die Chesapeake-Bai. Dem Führer war keine feste Reiseroute vorgeschrieben, doch wurde angenommen, daß der Weg durch das Mittelmeer und den Suezkanal zu wählen sei, und demgemäß waren auch Anweisungen an die Kanalkommission zur Herstellung von Liegestellen im Kanal bzw. zur möglichsten Verbreiterung des Kanals durch Baggerungen usw. ergangen.

Hauptausrüstung des Docks usw. Das Dock hatte ursprünglich nur acht 1800 kg schwere Pilzanker mit je 45 Faden (82 m) 50 mm-Kette besessen, ohne Ankerlicht- und Aufsetzvorrichtungen. Statt dieser erhielt es jetzt vier 4000 kg schwere Dunn-Anker mit je 120 Faden (220 m) 57 mm-Kette, und es wurden ein Dampfspill (vom Panzerkreuzer „New York“) und Ankerdavits aufgestellt, die beabsichtigten Ankerlager (Schweinsrücken) wurden aber nicht fertig und die Anker mußten daher auf dem Dockboden befestigt werden. Das Dock besaß ursprünglich nur eine Drehbrücke an einem Ende; dieser wurde am anderen Ende eine Brücke aus Gitterwerk hinzugefügt. Die Boote waren vermehrt und für sie Davits angebracht, ebenso ein Mast für Funkentelegraphie und Nachtsignalapparat, Scheinwerfer und Seitenlaternen. Ein Wasserverdampfer zur Gewinnung von Frischwasser hatte gleichfalls Aufstellung gefunden, zeigte sich aber im Laufe der Reise ziemlich wertlos, weil der Evaporator mehr Wasser verbrauchte, als der Destillierapparat lieferte. Zum Schleppen war an jeder Ecke des Docks ein 63 mm-Kettenspann von 80 m Schenkellänge mit schweren Schäkeln, Wirbeln und Schlippschäkeln angebracht; das bewährte sich insofern, als das Dock an beiden

Enden geschleppt werden konnte, so daß, wenn an einem Ende Reparaturen nötig wurden, das andere Ende zum Schleppen festgemacht werden konnte. Als Schleppleinen waren zwölf 16 cm-Stahldrahttrossen (auf den Schleppern) und zwölf 38 cm-Manilaleinen vorhanden. Von diesen waren fünf mit den Enden zusammengesplißt und doppelt genommen, indem sie auf alle 4 m zusammengezeist waren. Sie bildeten (alle Trossen waren 200 Faden — 360 m — lang) so eine 100 Faden (180 m) lange Verbindung zwischen den Kettenspanns des Docks und den Stahlschleppleinen der Dampfer. Das Gesamtgewicht einer solchen Schleppeinrichtung zwischen Dock und Dampfer betrug rund 6 Tonnen, diese war also recht schwierig auszufahren und noch schwieriger einzuholen, wenn sie einen Monat im Wasser gewesen war! Die Vorgänge auf der Reise haben denn auch diese Schwierigkeit vollauf bewiesen und an die Geschicklichkeit und Arbeitsfreudigkeit des Personals die höchsten Anforderungen gestellt. Für die Verständigung zwischen Schiffen und Dock sowie untereinander haben sich die Funkspruchеinrichtungen als äußerst wertvoll herausgestellt; sie gestatteten außerdem eine weitreichende Verbindung mit dem Lande nach der Abfahrt, z. B. auf 1369 Seemeilen noch mit der Station Cap Hatteras, sowie bei der Annäherung. So empfing die Expedition bei der Annäherung an die Philippinen durch Funkspruch die Mitteilung, daß gutes Wetter zu erwarten sei, was bei dem drohenden Barometerstande sehr beruhigend war. Zur schnelleren Verständigung bei Tage war, da das Marinesignalbuch nicht benutzt werden durfte, ein besonderes Signalsystem mit 1 und 2 Flaggen eingeführt.

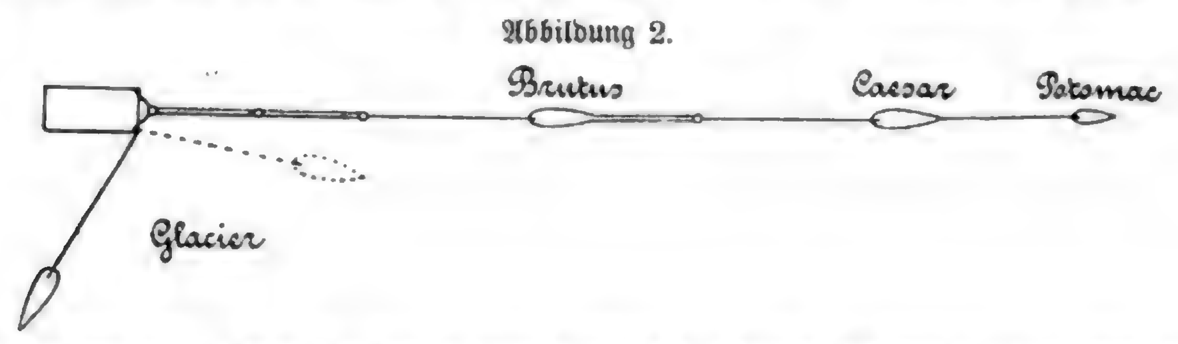
Über die Schleppmethode war man sich anfangs nicht im Klaren. Um den Schleppzug nicht zu lang zu machen, hatte man zunächst beabsichtigt, in der in Abbildung 1 angegebenen Weise zu verfahren.

Abbildung 1.



Als jedoch bei dem ersten Versuche der „Glacier“, als er an der Steuerbordseite des Docks aufdampfte, um diesem die Schleppleine zu geben, von dem plötzlich ausscheerenden Dock gerammt und genötigt wurde, nach Backbord über die Schleppleine zu laufen — was ihm dank der Klipperform des Buges ohne Unfall gelang —, und als er nachher von schwerem Wind und Seegang fast längsseit des Docks geschlagen wurde und sich nur durch schnelles Loswerfen retten konnte (s. Abbildung 2), gab man

Abbildung 2.

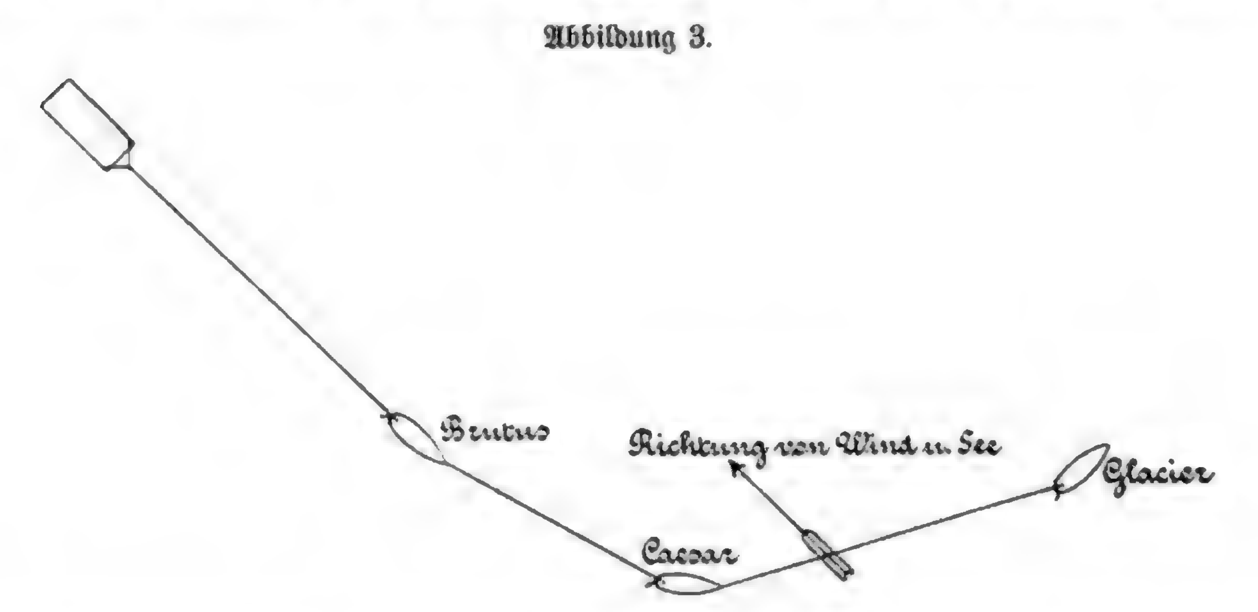


dieses System auf. Von da ab ließ man meistens die beiden Kohlendampfer allein nebeneinander schleppen; bei frischerem Winde spannte sich der „Glacier“, wenn der Seegang ihm hinreichend zu steuern erlaubte, als erster vor, und der „Potomac“, welcher sehr viel Kohlen verbrauchte, fuhr meistens als Reserve an einer Leine hinter dem Dock. Dieses selbst hielt sich meistens an der Leeseite des nächsten Schleppers, und zwar, wenn

der Wind nicht gerade von vorn war, mit einem Kurswinkel von 5 bis 10°, oft aber von 25° und bei starkem seitlichem Winde sogar über 35°, in einzelnen Fällen bis 45°. Auf diese Weise erlitt der Schleppzug mitunter eine Abtrift von mehr als 25°. Als größte Schlingerbewegung des Docks wurden 7° nach jeder Seite beobachtet; die Stampfbewegungen waren erheblicher, sind aber nicht gemessen worden. Überkommendes Wasser lief im allgemeinen schnell durch das Dock ab; indessen sind in schwerem Wetter volle Seen 4 bis 5 Fuß hoch auf den Dockflur gekommen. Vor Anker wurde das Dock in der Regel um 5 Fuß gesenkt, um die dem Winde ausgesetzte Höhe zu vermindern, da das Dock Neigung hatte, sich quer zum Winde zu legen.

Die Ereignisse während der ganzen Reise im einzelnen zu verfolgen, gebricht es hier an Raum. Es seien daher nur die wichtigsten erwähnt. Das schlechteste Wetter traf die Expedition auf der Reise durch den Atlantischen Ozean. Auf dieser Strecke brach das Dock dreimal los, einmal am 12. Januar, als die Stahlleine des „Brutus“ brach, worauf das Dock 15 Stunden trieb, das zweite Mal am 25. Januar, als wieder die Stahlleine des „Brutus“ brach und seine Schleppmaschine zerstörte, wonach das Dock 25 Stunden wegtrieb, und endlich am 29. Januar, als das Kettenspann am Heck des „Brutus“ gebrochen war und das Dock für 34 Stunden ins Treiben kam. Alle diese Unfälle ereigneten sich in schwerem Wind und Seegang, der erste und dritte Fall sogar in der Nacht, und es blieb den Dampfern nichts übrig, als sich in der Nähe des treibenden Docks zu halten und zu warten, bis das Wetter sich so weit gebessert hatte, daß das Festmachen des Docks wieder möglich wurde. Der zweite Fall, am 25. Januar, ist besonders interessant und in Abbildung 3 dargestellt. Der vorn schleppende „Glacier“

Abbildung 3.



kam, obwohl er alle Kraft ging, aus dem Steuer und fiel ab; er mußte, da er nicht wieder aufdrehen konnte, die Schleppleine auf dem „Caesar“ loswerfen lassen, die auf dem „Glacier“ mit vieler Mühe eingeholt wurde. Da „Caesar“ durch seinen Vordermann gleichfalls herumgeworfen war und mit dem schweren Gewicht hinter sich nicht aufzudrehen vermochte, ließ er den „Brutus“ stoppen. Dadurch kam er nun zwar selbst in den Wind, das schwere Dock wirkte aber nun als Draggen und holte beide Schlepper mit Fahrt zurück, und als sie nun wieder anzugehen versuchten, hielt das die Schleppleine des „Brutus“ nicht aus. Sie brach und riß einen Teil der Schleppvorrichtung über Bord, so daß nicht nur diese unbrauchbar wurde, sondern das Dock auch selbst mit Fahrt abtrieb. Da es erst am übernächsten Tage wieder eingefangen werden konnte, so war man auf diese Weise etwa 100 Seemeilen zurückgekommen. Auch bei dem Wiedereinfangen des Docks war das Wetter noch so schlecht, daß man in der schweren See ein Boot zu Wasser lassen mußte, um die Verbindung wieder herzustellen. In

diesem Wetter hatten die Schiffe selbst mit sich genug zu tun, und der „Glacier“ machte wiederholt den Eindruck, als ob er kentern würde. Auch in den folgenden Tagen blieb das Wetter noch so schlecht, daß die Schiffe „toiling ahead on the tow-line like oxen“ in 96 Stunden nur 46 Seemeilen gewannen und sogar ein Etmal von — 24 Seemeilen hatten. Eine besonders schwierige und gefahrvolle Arbeit war auf dieser Strecke das Bekohlen des „Potomac“ vom „Glacier“ aus. Da dem „Potomac“ die Kohlen auszugehen drohten, obwohl er meistens selbst geschleppt worden war, so wurde er zunächst längsseit genommen; hierbei beschädigten sich aber die Schiffe gegenseitig nicht unerheblich, so daß nichts übrig blieb, als ihn ins Schlepptau zu nehmen und die Kohlensäcke an einer Schleppleine durch das Wasser von Bord zu Bord zu holen. Durch den Aufenthalt bei diesen Arbeiten waren die anderen Schiffe mit dem Dock aus Sicht gekommen und mußten erst wieder eingeholt werden. Inzwischen hatte sich aber herausgestellt, daß die Verbindungen zwischen den einzelnen Sektionen des Docks sich bedenklich gelockert hatten und viele Niete leckten. Dadurch wurde es notwendig, einen Hafen aufzusuchen, um die nötigen Reparaturen vorzunehmen, deren auch die Schiffe und ihre Schleppeinrichtungen bedurften, und am 23. Februar wurde Las Palmas glücklich erreicht, 57 Tage nach der Abfahrt von der Chesapeake-Bai. In Las Palmas verblieb die Expedition bis zum 17. März, da die Reparatur des Docks sich hinauszog; es mußten u. a. 6000 Niete erneuert werden. Hier brachte der Kreuzer „Tacoma“ noch eine Menge Reserveteile und Material, welches durch Funkspruch in der Heimat nachbestellt war. Auf der Weiterreise brach das Dock im Mittelmeer noch zweimal los, einmal am 8. April in einem Oststurm, wo der Schäkel des Kettenspanns am Dock brach und das Dock während 23 Stunden trieb, sodann am 11. April, als die doppelte Manilaleine zwischen Dock und „Brutus“ ohne ersichtlichen Grund brach, während nur mäßiger Seegang herrschte. Aus letzterem Grunde konnte auch die Verbindung bald wieder hergestellt werden. Beide Unfälle ereigneten sich östlich von Malta. Hierbei wurden hinsichtlich der Verwendbarkeit der Funkentelegraphie interessante Erfahrungen gemacht. Während des Unfalles am 8. April gelang es, mit dem 200 Seemeilen östlich stehenden und nach Westen dampfenden Kreuzer „Brooklyn“ und dem 100 Seemeilen östlich auf der Heimreise befindlichen englischen Kreuzer „Sutlej“ in Verbindung zu treten. Beide Schiffe boten ihre Hilfe an. Als die Expedition aber ihr Besteck angeben wollte, unterbrach ein Gewitter die Verständigung, was zur Folge hatte, daß die „Brooklyn“ den Schleppzug erst nach 24 Stunden und die „Sutlej“ ihn gar nicht auffand. Im übrigen verlief die Expedition bis zum Ende ohne weiteren Unfall; nur bei dem Einlaufen nach Singapore brach der Verbindungsschäkel im Kettenspann nochmals, wodurch das Dock bei einem Strom von $4^1/_2$ Knoten ins Treiben und in Gefahr des Strandens kam. Es gelang jedoch noch rechtzeitig, das Dock zu Anker zu bringen. — Die Passage durch den Suezkanal nahm 4 Tage 11 Stunden in Anspruch, wobei viermal festgemacht werden mußte, um den Verkehr im Kanal nicht gänzlich zu stören. Der Kanal wurde trotz ungewöhnlich starken östlichen Windes ohne Unfall passiert. Im Kanal wurde das Dock durch 2 Kanalschlepper getaut, während der „Potomac“ von hinten nachschob. Das Dock selbst hat außer Las Palmas nur Port Said, Suez und Singapore angelaufen, während die zwischenliegenden Häfen — Gibraltar, Malta und Colombo — zum Austausch der Post und zum Kohlennehmen von „Potomac“ bzw. „Glacier“ aufgesucht wurden. Im Indischen Ozean wurden statt des Monsuns nur mäßige südliche und westliche Winde angetroffen, was die Reise sehr förderte. In Singapore wurde zur Überholung der Maschinen und zur Erholung der Besatzungen ein achttägiger Aufenthalt genommen, und am 10. Juli wurde das Dock glücklich in Olongapo abgeliefert. Die 13 089 Seemeilen lange Reise hatte 150 Tage und $9^1/_2$ Stunden gedauert, bei einem Durchschnittsetmal von 87 Seemeilen. Das beste Etmal betrug 152 Seemeilen. (Die Überführung unseres Docks von Swinemünde hatte für 181 Seemeilen 37 Stunden beansprucht.) An Kohlen waren während der Expedition — von dem „Potomac“ abgesehen, der von Suez aus heim-

fuhr — 12 961 Tonnen im Werte von 58 070 Dollars verbraucht worden. Der Gesundheitszustand der Besatzungen war — abgesehen von vier Todesfällen von Chinesen an Beriberi — durchweg ein guter gewesen, wenn die Mannschaften auch, besonders das Maschinenpersonal während der Reise in den Tropen, stark angestrengt waren. Verletzungen waren bei den schwierigen Arbeiten natürlich öfter vorgekommen.

Die Verwendung von Öl zum Beruhigen der See hat im ganzen gute Resultate geliefert, besonders in den zahlreichen Fällen, in welchen Boote bei den Arbeiten verwendet werden mußten; es war jedoch nur Mineralöl mitgegeben worden, während man lieber tierisches oder Pflanzenöl gehabt hätte.

Dieser kurze Auszug aus den Berichten wird immerhin genügen, um ein Bild von den Schwierigkeiten des Unternehmens zu liefern, und man wird den Leitern wie dem gesamten Personal nur Anerkennung zollen können für die Geschicklichkeit und Ausdauer, welche sie unter Umständen bewiesen haben, die zu den gefahrvollsten gehören, welche die Seefahrt bieten kann, besonders wenn man berücksichtigt, daß schon die Vorbereitungen unter höchst unangenehmen Verhältnissen getroffen wurden und vielfach unzureichend waren, und daß das Personal ungenügend vorgebildet gewesen ist. Besondere Anerkennung verdient aber der Leiter des Unternehmens dafür, daß er unter so aufreibenden Verhältnissen sich stets seiner Aufgabe gewachsen gezeigt und sie ohne Verluste und größere Schäden durchgeführt hat, wenn ihm auch im großen und ganzen das Glück hold gewesen ist.

Rosendahl.

Briefkasten.*)

Sommergast. Angaben über die beschleunigte Dauerfahrt S. M. S. „Leipzig“ brachten wir im Juliheft 1906, Seite 865. Bei der 6stündigen forcierten Fahrt wurde mit 10 116 indizierten Pferdestärken eine Geschwindigkeit von 22,35 Seemeilen erreicht. Meilenfahrten auf tiefem Wasser sind nicht gemacht worden, doch würden dort nach Vorgang von „Lübeck“ und „Hamburg“ wohl 23 Seemeilen überschritten worden sein.

Otto Oßwald. Der Stapellauf des Kreuzers „Ersatz Wacht“ ist wegen der Eisverhältnisse auf der Oder verschoben worden. Über die Stapelläufe der übrigen von Ihnen genannten Schiffe bedauern wir Angaben nicht machen zu können.

*) Anfragen werden an die Schriftleitung — Berlin, Leipziger Platz 13 — erbeten.

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Voranzeige. Im März wird die auf Veranlassung des Admiralstabes der Marine hergestellte Übersetzung des im Februarheft der „Marine-Rundschau“ besprochenen Buches von Wl. Ssemenow über **Die Schlacht bei Tsuschima** im Verlage der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn erscheinen. Wir wünschen dem Buche, dessen Wert für den Fachmann bereits im Februarheft eingehend gewürdigt ist, die weiteste Verbreitung auch in Laienkreisen, da die äußerst anregende Schilderung des Verfassers dem Leser ein interessantes und packendes Bild von den Vorgängen in einer modernen Seeschlacht gibt.

Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten mit Berücksichtigung der Seetaktik. Von Alfred Stenzel, Kaiserlicher Kapitän zur See à la suite der Marine. Erster Teil. Mit einem Vorwort von R. Dittmer. — Hannover und Leipzig. Hahnsche Buchhandlung. 1907.

Der um die geistige Fortbildung des Seeoffizierkorps und seines Nachwuchses hochverdiente Verfasser hat bis zu seinem Tode an einem Seekriegsgeschichtswerk gearbeitet, dessen Herausgabe er nicht mehr erleben sollte. Der soeben erschienene 1. Band enthält außer einer Einleitung über den Wert des Studiums der Seekriegsgeschichte und die Grundsätze der Seekriegslehre die Abschnitte: „Geschichte der Schiffahrt und des Seehandels bis 500 a. Chr.“ und „Die Seemacht Athens“. Drei weitere Bände, welche die Darstellung der Seekriegsgeschichte allerdings nicht ganz bis in die neueste Zeit durchführen, liegen im Manuskript vor. Der Zweck dieser Zeilen kann nur der sein, auf das Erscheinen dieses verdienstvollen Werkes aus berufenster Feder hinzuweisen. Eine eingehende Besprechung des Gesamtwerkes wird einer späteren Gelegenheit vorbehalten.

Anläßlich seines an anderer Stelle in diesem Heft besprochenen Jubiläums hat der **Stettiner „Vulcan“** eine im Buchhandel nicht käufliche **Festschrift** veranstaltet, die von dem in diesen Heften des öfteren genannten Schriftsteller Lehmann-Felskowski bearbeitet ist. Besonders interessant sind in diesem Buche der durch eine größere Anzahl von Abbildungen erläuterte Entwicklungsgang des Krieg- wie des Handelsschiffbaues, ebenso wie durch die beigegebenen Bilder die Fortschritte des Lokomotivenbaues von der Güterzuglokomotive von 1863 bis zur Schnellzug-Verbundlokomotive von 1905 sehr anschaulich vorgeführt worden. Es ist zu bedauern, daß die Festschrift nicht trotz ihres Sonderzweckes einer größeren Öffentlichkeit zugänglich gemacht ist.

Commerce in War. Von L. A. Atherley-Jones. — London. Verlag von Methuen & Co.

Der Verfasser bezeichnet es im Vorwort als seine Aufgabe, eine umfassende Darstellung der Regeln des internationalen Rechts zu geben, welche für die Handelsbeziehungen der Angehörigen neutraler und kriegführender Staaten von Wichtigkeit sind. Im Gegensatz zu anderen Werken, welche das ganze Gebiet des internationalen Rechts behandeln, hat die scharf umgrenzte Aufgabe dieses Buches es ihm ermöglicht, eine Reihe von Verträgen, Verordnungen, Prisengerichtsurteilen und Meinungen hervorragender Juristen im Wortlaut wiederzugeben. Dadurch wird dem Leser die Mühe erspart, fortwährend in verschiedenen Werken nachzuschlagen.

Er hofft, daß das Buch nicht nur für Rechtsbeflissene, sondern auch für Reeder und Schiffsführer sowie für die große Zahl der im auswärtigen Dienst stehenden Beamten — Diplomaten und Konsuln — bei Erfüllung ihrer wichtigen Aufgabe des Schutzes britischer Handelsinteressen von Nutzen sein wird. Die Durchsicht des Buches läßt diese Hoffnung als durchaus begründet erscheinen. Der Verfasser hat mit großem Fleiß eine Menge wertvollen Materials zusammengetragen und in übersichtlicher Weise geordnet und sich dadurch das Verdienst erworben, ein Kompendium des Seekriegrechts, soweit es den Seehandel berührt, geschaffen zu haben. Die einzelnen Gebiete sind in folgender Reihenfolge behandelt: Konterbande, Blockade, Voyage continu, Privateigentum auf See, Durchsuchungsrecht, Formalitäten bei dem Anhalten und der Durchsuchung, Wegnahme und Kondemnierung, Formalitäten bei der Wegnahme, Wiederwegnahme und Befreiung. Jedes Kapitel behandelt die betr. Frage nach ihrer historischen Entwicklung und gibt einen Überblick über die Stellungnahme der in Betracht kommenden Mächte.

Die Anführung einer großen Zahl von „Fällen" und Prisengerichtsentscheidungen macht das Buch für die Praxis besonders wertvoll. Daß wichtige Fälle des Russisch-japanischen Krieges weggelassen sind, findet seine Begründung darin, daß über diese noch diplomatische Verhandlungen schweben.

Auffallend ist es, daß einige wichtige deutsche und französische Völkerrechtsbücher, wie Liszt, Perels, Kleen, Bonfils, Rosse, nicht angeführt sind; daß der Autor der Gewährung von Prisengeldern 30 Seiten widmet, ist interessant für die englische Anschauung.

Das Buch zeigt, wie voll von Anomalien und Widersprüchen das internationale Recht ist; seine Veröffentlichung am Vorabend der zweiten Haager Friedenskonferenz ist sehr zeitgemäß. Es ist ein praktisches Handbuch für alle, die mit der Lösung von Fragen des internationalen Seerechts zu tun haben, und ein gutes Orientierungsmittel für diejenigen, welche sich für diese Fragen interessieren.

Besonders zu beachten und für deutsche Verleger nachahmenswert ist der Umstand, daß das Buch durch sein leichtes Gewicht hervorragend handlich geworden ist, ohne daß die Klarheit der Schrift darunter gelitten hat. R.

„Before Port Arthur in a Destroyer" (London, John Murray) ist der Titel eines Buches, das in der englischen Fachpresse weitgehende Beachtung gefunden hat. Es ist die Übersetzung eines spanischen Textes, der seinerseits wieder auf ein japanisches Original zurückgreift, und wenn auch dieser Umweg manchem der Rezensenten etwas befremdend vorgekommen sein mag, so wird doch allgemein die Ansicht vertreten, daß die lebensvolle Schilderung von jemand herrühren müsse, der „dabei gewesen ist". Und doch scheint hier eine kleine Mystifikation untergelaufen zu sein. Das Buch ist, wenigstens in seinem ersten Teil, „made in Germany". Dieser erste Teil erschien in deutscher Sprache bereits im Herbst 1904 unter dem Titel „Der Akazuki vor Port Arthur", angeblich als Auszug aus dem Kriegstagebuch des japanischen Kapitänleutnants Nirutaka, und wurde auch von uns im Jahrgang 1904 auf S. 1172 besprochen. Es sind wohl einige Zweifel berechtigt, ob zu jener Zeit ein wirklicher Mitkämpfer schon Gelegenheit hätte finden können, seine Erlebnisse zu Papier und in den Druck zu bringen, und wir haben den „Akazuki" stets für die Originalarbeit eines deutschen Marineschriftstellers gehalten, wer auch immer den zweiten Teil, der die weiteren Schicksale des Helden bis zum Fall von Port Arthur schildert, geschrieben haben möge.

„Les Flottes de Combat" von Commandant de Balincourt ist in sechster Auflage (1907) bei Berger-Levrault & Cie., Paris, erschienen. Preis 5 Francs.

Das Buch bringt in der bekannten Anordnung (auf der linken Seite die Abbildung, rechts daneben den zugehörigen Text) nicht weniger als 359 schematische Schiffsskizzen,

darunter auch die der neuesten Typen aller Marinen, wenn deren Darstellung auch wohl auf absolute Zuverlässigkeit noch keinen Anspruch machen kann. Der Text geht über den Rahmen dessen, was in den sonst bekannten Handbüchern geboten wird, ganz bedeutend hinaus, und besonders für denjenigen, der die Entwicklung der einzelnen Typen zu verfolgen und die markanten Abweichungen einer Schiffsklasse von der vorhergehenden oder folgenden ohne besondere Mühe festzustellen wünscht, wird sich das Buch als ein unentbehrliches Hilfsmittel erweisen. In dem geschmackvollen Äußeren zeigt es einen Fortschritt gegen früher; als Taschenbuch ist es infolge der etwas verschwenderischen Raumausnutzung beinahe schon zu unhandlich geworden.

Das **Marine-Taschenbuch** — Preis 3,25 Mark, geb. 4,— Mark — ist bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin, im 5. Jahrgang erschienen. Die Versorgungsgesetze und große reglementarische Arbeiten innerhalb der Marineverwaltung haben einen Neudruck in erheblichem Umfange notwendig gemacht.

H. B. Goodwin: **Position-line star tables for fixing ship's position by reduction to meridian and prime-vertical without logarithmic calculation; equally adapted to Marcq St. Hilaire and ordinary Sumner methods.** — London 1906. J. D. Potter. — Gebd. 5 sh.

Der durch Herausgabe verschiedener Hilfstafeln für die astronomische Navigation bekannte Verfasser gibt hier in zwei Tafeln, (II) und (III), die Möglichkeit, fast ohne Einschaltung den Wert des Stundenwinkels für 20 in der Navigation meist benutzte Sterne und Breiten zwischen 60° und 0° aus der beobachteten Zenitdistanz und umgekehrt zu finden, so daß aus Entnahme des Azimut aus einer Zeit- oder Höhen-Azimuttafel die Standlinie gefunden wird.

Die Tafeln geben Stundenwinkel und Höhe der Sterne, und zwar (II) im ersten Vertikal, (III) in der größten Digression.

Die mathematische Grundlage der Tafeln ist in einem Appendix gegeben.

Goodwin bietet also etwas Ähnliches für die Längenbestimmung wie die Außermeridian-Verbesserungstafeln für die Breitenbestimmung.

Die Handhabung ist einfach; die erreichbare Genauigkeit liegt in den zulässigen Grenzen. Der Wert solcher Hilfstafeln an sich erscheint aber namentlich zur jetzigen Zeit, die die gesamten astronomischen Berechnungen auf einige wenige leicht zu benutzende zusammengedrückt hat, fraglich.

Solange diese Tafeln nicht auch für die Sonne berechnet sind, dürften sie von der Verwendung im Unterricht auszuschließen sein.

Tafel I gibt die Orte, Zeit der Kulmination, des Passierens des ersten Vertikals oder der größten Digression der genannten Sterne; Tafel IV die Verbesserung für den Meridian; eine fernere Tafel V Verwandlung von Minuten und Sekunden in Dezimalteile des Grades und der Zeitminute. M.

Im Verlage von E. S. Mittler & Sohn, Berlin, erschienen:

Reichs-Marine-Amt. **Segelhandbuch für das Mittelmeer. IV. Teil. Griechenland und Kreta.** — 1906. — Gebd. 3,— Mark.

— **V. Teil. Die Levante.** — 1906. — Gebd. 3,— Mark.

— **Segelhandbuch für das Schwarze Meer.** — 1906. — Gebd. 3,— Mark.

Die drei Werke bilden die Fortsetzung der deutschen Segelhandbücher. Sie beruhen auf den neuesten englischen, französischen und russischen Veröffentlichungen, den Fragebogen der Deutschen Seewarte, Berichten von Kommandos S. M. Schiffe, Aufsätzen aus den „Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie“ und aus dem „Piloten“. Neue Folge. Die Angaben über Wind und Wetter, magnetische Elemente, Strömungen,

Dampfer- und Seglerwege sind von der Deutschen Seewarte zum Teil auf Grund eigener Untersuchungen bearbeitet worden.

Insonderheit umfaßt der IV. Teil, Segelhandbuch für das Mittelmeer, die Küsten Griechenlands und Kretas sowie die zum Königreich Griechenland gehörigen Bänke und Inseln im Jonischen und Griechischen Inselmeer, der V. Teil Ägäisches Meer, Dardanellen, Marmara-Meer, Bosporus, die Küsten von Kleinasien und Syrien sowie sämtliche türkischen Inseln einschließlich Cypern; daran anschließend behandelt das Segelhandbuch für das Schwarze Meer dieses, die Straße von Kertsch und das Asowsche Meer, so daß nunmehr das Mittelmeergebiet abgeschlossen vorliegt.

Reichs-Marine-Amt: **Verzeichnis der Leuchtfeuer aller Meere.** Abgeschlossen am 1. Dezember 1906. — Acht Hefte: (einzeln) geheftet 6 Mark, (einzeln) gebunden 10,80 Mark. Der Preis der einzelnen Hefte schwankt zwischen 0,50 bis 1,20 Mark. — Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn. Berlin 1907.

Angesichts dieses geringen Preises darf die weiteste Verbreitung der neuen Auflage, die in alter Zuverlässigkeit vor uns liegt, im Seefahrtbetriebe erwartet werden. Erwähnt sei noch, daß die gehefteten Bände durch Einführung eines Leinwandrückens für den Bordgebrauch widerstandsfähiger gemacht sind.

— **Segelhandbuch für die Nordsee.** Zweiter Teil. Erstes Heft: **Die Küste Norwegens von Lindesnaes bis zur russischen Grenze.** Zweite Auflage. — Gebd. 4 Mark. — Berlin 1907. In Vertrieb bei Dietrich Reimer (Ernst Vohsen).

Die zweite Auflage weicht außer in den inzwischen eingetretenen örtlichen Änderungen insofern von der ersten ab, als sie die gesamte norwegische Küste umfaßt. Im übrigen schließt sie sich in innerer Einteilung und Zuverlässigkeit sowie äußerer Ausstattung ihren Vorgängern an.

— **Segelhandbuch für den Persischen Golf.** Mit 94 Küstenansichten und XVII Tafeln. — Gebd. 3 Mark. — Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn. Berlin 1907.

Bedeutet wieder einen Schritt weiter, den die deutsche Küstenbeschreibung gemacht hat, unterstützt wiederum von Berichten und Fragebogen, die von Führern deutscher Schiffe und deutschen Konsuln der Seewarte eingesandt wurden. Auf der beigefügten Kartenübersicht sind auch die in Arbeit befindlichen deutschen Admiralitätskarten ersichtlich gemacht. Die magnetischen Elemente sind von der Seewarte bearbeitet, ein großer Teil der photographischen Ansichten sind dem Forschungsreisenden G. Burchardt zu verdanken, dessen Reisebericht über Ostarabien ebenfalls benutzt wurde. M.

Kaiserliche Marine, Deutsche Seewarte: **Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern.** 3. Band: Eingänge des Jahres 1905. — 1906.

Als Fortsetzung der schon früher hier besprochenen Nutzbarmachung der fleißigen Beobachtungen unserer Krieg- und Handelsschiffe für allgemeine Zwecke der Meeres- und Witterungskunde.

Handbuch der Küstenvermessung, herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt. 1. Band: Text mit 84 Textfiguren und 5 Blatt Figuren als Anhang, 2. Band: Tafeln. — 1906. — Gebd. 5,— Mark.

Das Handbuch füllt eine Lücke in der deutschen wissenschaftlichen Literatur aus und gibt eine vortreffliche Anleitung zur Ausführung von Vermessungen, die die Unterlage für eine brauchbare Seekarte bilden sollen. Dieser Gesichtspunkt ist der leitende; es ist daher nur solche Genauigkeit angestrebt, wie für eine zuverlässige Seekarte

notwendig ist. Das Werk beruht auf den auf den Vermessungsschiffen und dem Vermessungskursus der deutschen Marine gesammelten Erfahrungen und soll dem Frontoffizier die Einarbeitung in dies Sondergebiet erleichtern. Die flüchtigen Vermessungen sind, weil nicht zur Aufgabe der Vermessungsschiffe gehörig, hier nicht behandelt, das Lehrbuch der Navigation, 2. Auflage, hat sie unter Abschnitt XIII, „Vermessungen in Bewegung“, aufgenommen.

Die Darstellung ist durchweg klar und verständlich, die vielen Textfiguren erläutern gut das Vorgetragene, Praktiker und Theoretiker haben vorzüglich Hand in Hand gearbeitet. Die Gesamtleitung und Redaktion des Ganzen lag in Händen des Kapitänleutnants Schmidt (Reinhold), der selbst den geodätischen und kartographischen Teil bearbeitete, zwei Abschnitte des ersteren fielen Kapitänleutnant Kurtz zu. Die Gezeiten bearbeitete die bekannte Autorität Professor Dr. Börgen, die Astronomie der Leiter der Ausbildung der Vermessungsoffiziere in diesem Zweige, Professor Dr. Stechert, und die erdmagnetischen Beobachtungen Professor Stück, der die für den Vermessungsdienst vorzubereitenden Seeoffiziere hierin unterweist. So ist ein Werk entstanden, dessen Nutzen weit über den engen Kreis der Marine hinaus der gesamten Seeschiffahrt zugute kommen wird. M.

Kurt Elsner v. Gronow und Georg Sohl: **Militärstrafrecht für Heer und Marine des Deutschen Reichs.** — Berlin 1906. Verlag von H. W. Müller. — Ladenpreis 10,— Mark.

Vor Inkrafttreten der Militärstrafgerichtsordnung vom 1. Dezember 1898 hatte sich in der Praxis ein Mangel an brauchbaren Kommentaren über das Militärstrafrecht von Jahr zu Jahr immer mehr fühlbar gemacht. Offizier und Militärjurist waren fast ausschließlich auf das Handbuch von Solms angewiesen, das, nach Inhalt und Anlage vorzüglich, in neueren Auflagen nicht mehr erschienen und daher allmählich veraltet war. Die Militärstrafgerichtsordnung hat auch in dieser Beziehung einen erfreulichen Fortschritt gebracht. Wir haben bereits früher auf einzelne inzwischen erschienene Kommentare hingewiesen. Heute liegt uns der oben erwähnte neue Kommentar vor. Er ist nach dem Vorbilde des Handbuchs von Solms bearbeitet und kann als ein würdiger Ersatz dieses Buches bezeichnet werden. Die zahlreichen Anmerkungen sind sorgfältig redigiert. Sie beweisen, daß die Verfasser mit Erfolg bestrebt gewesen sind, das Material zu sichten und nur das zu bringen, was den Bedürfnissen der Praxis entspricht. Es sind alle einschlägigen Gesetze und Verordnungen aufgenommen und bearbeitet in folgender Reihenfolge: Militärstrafgesetzbuch, Kriegsartikel, Militärstrafgerichtsordnung, Verordnungen über die Ehrengerichte, Disziplinarstrafordnungen, Richterdisziplinargesetz und Beschwerdeordnungen. In einem Anhang sind beigefügt das Reichsstrafgesetzbuch, die Verordnungen über das Heiraten der Militärpersonen und das Gesetz betreffend die freiwillige Gerichtsbarkeit und andere Rechtsangelegenheiten in Heer und Marine.

Wir können die Anschaffung des Buches unseren Lesern warm empfehlen. Nicht unerwähnt wollen wir lassen, daß der erste, das Militärstrafgesetzbuch enthaltende Teil in einem Sonderabdruck erschienen und zum Ladenpreise von 2,50 Mark zu beziehen ist.

H. Peckert: **Militärgesetzgebung, Militärverordnungsrecht, militärischer Oberbefehl nach deutschem Staatsrecht.** — München 1906. Theodor Ackermann. — Preis 1,20 Mark.

Das Buch nimmt zu einer Reihe der wichtigsten Einrichtungen des deutschen Heeres Stellung und sucht sie vom Standpunkt des Staatsrechts zu analysieren. Es kommt zu dem Ergebnisse, daß das Militärgesetzgebungsrecht des Reiches ein ausschließliches sei, daß das Recht, Ausführungsverordnungen hierzu zu erlassen, im Zweifel dem Bundesrate zusteht, daß das Verordnungsrecht praeter legem aber grundsätzlich bei den Einzelstaaten verblieben sei, wenn es auch materiell, abgesehen von Bayern, dem König von

Preußen zustehe. Der Abgrenzung des militärischen Oberbefehls legt der Verfasser den Allerhöchsten Erlaß vom 18. Januar 1861 zugrunde. Diesen Ergebnissen kann man im allgemeinen zustimmen. Da die Abhandlung klar und flüssig geschrieben ist, wird sie auch im Kreise der juristischen Laien Verständnis finden und Interesse erwecken.

P. Goetsch (Wirkl. Legationsrat): **Das Reichsgesetz über das Auswanderungswesen** vom 9. Juni 1897 erläutert. Zweite Auflage. — Berlin 1907. Carl Heymanns Verlag. — Preis 4,—.

Nicht nur das Auswanderungsgesetz selbst, sondern auch alle zur Ausführung des Gesetzes erlassenen Vorschriften werden von P. Goetsch behandelt. Auf eine gute geschichtliche Einleitung folgt ein Quellen- und Literaturverzeichnis sowie ein wertvoller Überblick über die ausländische Gesetzgebung. Hieran reiht sich das Gesetz selbst, dessen Erläuterungen nicht nur klar und ausführlich sind, sondern auch die besondere Vertrautheit des Verfassers mit dem Stoffe erkennen lassen. Der Anhang bringt die Ausführungsvorschriften, zum Teil sogar erläutert.

Das Werk kann allen, die sich mit der Materie zu beschäftigen haben, als sehr brauchbar empfohlen werden.

P. Schreckenthal: **Das österreichische öffentliche und Privat-Seerecht.** — Wien, Berlin usw. 1906. Deutsches Verlagshaus Bong & Co. — Preis 8 Kronen.

In der Form eines Systems werden die Bestimmungen des österreichischen Rechts über Seeschiffe, Flagge, Eichung der Seehandelsschiffe, Sicherung des Seeverkehrs, Personen des öffentlichen Seerechts, Vorkehrungen für hilfsbedürftige Seeleute, Hafen- und Küstenpolizei und andere Materien des öffentlichen Seerechts behandelt; ferner sind aus dem Privat-Seerecht die wichtigsten Vorschriften über das Schiff, den Schiffseigentümer, den Kapitän, den Seefrachtvertrag, die Bodmerei und Haverei, die Bergung und Hilfeleistung in Seenot sowie die Seeversicherung berücksichtigt.

Faßlich und klar geschrieben, wird das Werk den Zweck, eine Übersicht über die einschlägigen Rechtsgebiete zu geben, sicherlich erfüllen.

Von den Erinnerungen an den Korvettenkapitän Hirschberg **„Ein deutscher Seeoffizier“** ist die Abteilung B „Leutnantsjahre 1871 bis 1878“ in zweiter Auflage erschienen und damit das zehnte Tausend dieses stimmungsvollen Werkes dem Büchermarkt übergeben worden. Es sind für unsere schnellebige Zeit längst entschwundene Zeiten, von denen diese Bücher reden, längst vergessene Schiffe und halb vergessene Menschen, die die zugehörigen Bilder uns zeigen, aber die frische Unmittelbarkeit, die schlichte Menschlichkeit, die aus jedem Blatte sprechen, lassen diese Erinnerungen nicht veralten und für die Marine sind sie ein wertvolles Besitztum, an dem auch die jüngere Generation sich erfrischen und erfreuen kann. Es wird uns eine Genugtuung sein, zu hören, daß dieses zehnte Tausend noch nicht das letzte gewesen ist. (Hirschberg Verlag, Gernrode am Harz.)

Frhr. v. Tettau (Major): **Achtzehn Monate mit Rußlands Heeren in der Mandschurei.** Erster Band: Vom Beginn des Krieges bis zum Rückzug nach Mukden. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 8,50 Mark.

Der Verfasser, der als Kenner der russischen Armee sich einen Namen gemacht hat, hat auf russischer Seite den ganzen Feldzug in der Mandschurei mitgemacht und entwirft nun auf Grund seiner persönlichen Anschauung ein zusammenhängendes, ungemein fesselndes Bild des ganzen Feldzuges. Wenn er sich auch mit Rücksicht auf die offizielle Stellung, in der er an dem Feldzug teilgenommen hat, eine gewisse Reserve auferlegt, so hindert ihn dies nicht, offen die Gründe für den russischen Mißerfolg darzulegen. Wir stehen nicht an, sein Buch als ein Quellenwerk von dauerndem Wert zu bezeichnen.

Erlebnisse und Erinnerungen aus dem Russisch-Japanischen Kriege. Von Friedrich v. Rottbeck, Reserveähnrich der russischen Armeeinfanterie. — Berlin-Leipzig 1907. Modernes Verlagsbureau Curt Wigand.

Um das vorstehend benannte Buch richtig zu würdigen, tut man gut, gleichzeitig einen Blick in die Bücher des Obersten Wereschtschagin zu werfen, die wir im Jahrgang 1904 — Seiten 620, 1014 und 1172 — besprachen. Will man dann weiter den Gegensatz gegen unsere Verhältnisse vertiefen und klären, so wird man dies durch die deutschen Kriegstagebücher, wie v. Laßberg („Marine-Rundschau", 1907, S. 130) und Rogge (ebenda, S. 133) erreichen können. Wie bei Wereschtschagins Schriften das Hauptinteresse in dem Einblick in die inneren Zustände des russischen Heeres beruhte, so ist dies noch in erhöhtem Maße bei dem Buche von v. Rottbeck der Fall, da hier ein Deutscher zu uns spricht, und dieser, in der Front stehend, die schlimmen Tage am Schaho und bei Mukden mitmachte, während er in der Zwischenzeit — am Schaho leicht verwundet — im Lazarett in Tieling ein nicht allzu betrübtes Intermezzo verlebte. Wenn man auch berücksichtigt, daß der Krieg gegen Japan in Rußland höchst unpopulär war, und daß Ruhm und Ehre dabei nicht zu holen waren, so berühren doch die in dem Buche zutage tretenden Auffassungen höchst eigenartig und nicht erfreulich. Keine Begeisterung für die Sache, im Gefecht der Hinweis auf den nervenmarternden Zustand, keine Gemeinschaft mit den Leuten, auch keine Fürsorge, höchstens einmal ein gewisses Bedauern, und überall im Mittelpunkt die Person des Verfassers mit ihren kleinen Sorgen und Beschwerden. Trotz alledem ist es außerordentlich interessant, dieses sehr gut geschriebene Buch zu lesen, denn es wirkt in sehr hohem Maße aufklärend und macht vieles in der Geschichte dieses Feldzuges verständlich, was kein Zeitungsberichterstatter, aber auch kein zu den höheren Stäben kommandierter Attaché beschreiben und erläutern konnte. Uns hat dies Stück Kulturgeschichte in hohem Maße gefesselt, und wir halten uns verpflichtet, das Buch auch unserem Leserkreise angelegentlich anzuempfehlen.

Briefe des Freiherrn von Dalwigk 1794 bis 1807. Herausgegeben von Freiherrn von Dalwigk zu Lichtenfels, Major und Flügeladjutant S. K. H. des Großherzogs von Oldenburg. — Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg. — Preis 7,— Mark.

Wenn man sich in den letzten Monaten eingehender mit den großen Ereignissen beschäftigt hat, die sich an die Katastrophe von Jena und Auerstädt knüpfen, so wird man in den Briefen des Freiherrn von Dalwigk eine willkommene Ergänzung finden, denn sie geben einen vortrefflichen Einblick in das kulturelle Milieu, auf dem dieses weltgeschichtliche Drama sich abspielte und aus dem es erklärlich wird. Die ganz intim und persönlich gehaltenen Briefe lassen erkennen, daß eine lockere Geselligkeit doch nicht imstande war, die ernste Auffassung zu zerstören, die das jüngere Offizierkorps im großen und ganzen von seinem Berufe hatte. Dieser Tatbestand macht es auch erklärlich, daß dem schweren Niederbruch so bald die rühmliche Aufrichtung folgte. Der Verfasser war schon vor 1806 in kriegerische Ereignisse mit hineingezogen worden, also bei Auerstädt, wo er Gelegenheit hatte, dem Prinzen Wilhelm von Preußen wichtige Dienste zu leisten, kein Neuling mehr. Großes Interesse bieten Briefe aus Hamburg und Kopenhagen, wohin Freiherr von Dalwigk sich nach der Auswechselung aus französischer Gefangenschaft begeben hatte, um zu Schiff nach Memel zu gehen, wo er beim König von Preußen seine Wiedereinstellung in die preußische Armee erwirken wollte. Sie ward ihm unter Ernennung zum „Kapitän von der Armee", die in Kraft treten sollte, wenn die Umstände es gestatten würden, ihn wieder zum Dienst einzuberufen. Diese Umstände traten nicht ein, er fand zunächst Aufnahme in waldeckischen, später in hessischen Diensten; doch reichen die Briefe nicht so weit, die vielmehr mit einem Bericht aus Danzig vom 10. Oktober 1807 ihren Abschluß finden. Es verlohnt sich sehr, diesen Briefen, in denen übrigens auch von einem Besuche Nelsons in Magdeburg die Rede ist, einige Stunden zu widmen.

Walther, P., Fregattenkapitän: **Die englische Herrschaft in Indien.** — Gebauer-Schwetschke, Halle a. S. — („England in deutscher Beleuchtung", Heft 8.) — 55 Seiten. — 90 Pfennig.

Auf die von Dr. Thomas Lenschau veranstaltete Veröffentlichung, die England in deutscher Beleuchtung zur Darstellung bringt, haben wir wiederholt hingewiesen — siehe u. a. „Marine-Rundschau", 1906, S. 1038 —. Aus der Waltherschen Schrift dürfen wir entnehmen, daß über die indischen Verhältnisse auch in Deutschlands gebildeten Kreisen nur sehr unvollkommene Vorstellungen obwalten. Wenn man vielfach annimmt, daß die englische Herrschaft in Indien nur einen Koloß auf tönernen Füßen darstelle, so wird man hier eines Bessern belehrt. Die besonderen Verhältnisse des indischen Reiches und die Zusammensetzung seiner Bevölkerung lassen die Stellung Englands in diesem weiten Ländergebiete durchaus fest begründet erscheinen, und daß man auch in England diese Anschauung hegt, beweisen die sehr bedeutenden englischen Kapitalien, die daselbst angelegt sind und Zinsen tragen.

Zu den bei E. S. Mittler & Sohn in Buchform herausgegebenen Reden des Kolonialdirektors Dernburg geben zwei im Verlage von Carl Heymann, Berlin, erschienene Veröffentlichungen: **„Die finanzielle Entwicklung der deutschen Schutzgebiete"** und **„Die deutschen Kapitalinteressen in den deutschen Schutzgebieten"** eine wünschenswerte Ergänzung. In beiden Heften ist Kiautschou nicht mit einbegriffen, sie sind nach dem Muster der ähnlichen Veröffentlichungen des Reichs-Marine-Amts — „Deutschlands Seeinteressen" und „Die Ausgaben für Flotte und Landheer" — bearbeitet und anscheinend in amtlicher Veranlassung herausgegeben worden. Wie namentlich die letztere Denkschrift bedienen sie sich in der Hauptsache der graphischen Darstellung, so daß eine sehr schnelle Orientierung möglich ist. Im ganzen zeigen die Zahlen eine keineswegs unbefriedigende Entwicklung. Ein Vergleich mit den Aufwendungen Frankreichs für Algier läßt erkennen, welch großes Anlagekapital eine koloniale Gründung erfordert, ehe Früchte zu erhoffen sind, gleichzeitig aber auch, daß ein solches Kapital sich als eine außerordentlich nützliche Anlage zu erweisen pflegt.

Von dem **Jahr- und Lesebuch** des Professors von Halle — siehe „Marine-Rundschau", 1906, S. 768 und 1173 — ist nunmehr auch noch der dritte Teil des ersten Jahrganges, „das Ausland" umfassend, erschienen — Preis 5,— Mark —. Die Schwierigkeit, das Material dieses Bandes zu sammeln und insbesondere die notwendigen Übersetzungen zu veranstalten und zu überwachen, erklärt die Verspätung seiner Veröffentlichung, die der Herr Herausgeber für die Folge zu vermeiden hofft. Wo es irgend möglich war, sind Landeskinder zur Bearbeitung der ihre Heimat betreffenden Gebiete herangezogen worden; wir finden darunter Namen besten Klanges. Ein Sachregister erleichtert die Benutzung des Werkes. Naturgemäß stellt ganz besonders der dritte Band dieses „Jahr- und Lesebuches" keine Nachmittagslektüre dar, doch bietet dieses Werk ein derartig bedeutsames und, soweit unser Urteil reicht, durchaus neues und originales Hilfsmittel, daß man seiner zu einer sachgemäßen Beurteilung der Vorgänge in der Kulturwelt füglich nicht entraten kann. Hierin liegt die Gewähr für die Fortführung dieses Werkes, der wir mit großem Interesse entgegensehen.

Aus den im Verlage von Wilhelm Süsserott, Berlin, erscheinenden **Kolonialen Abhandlungen** liegt uns ein interessanter Sonderabdruck vor, ein Aufsatz des Hauptmanns im Großen Generalstabe Bayer über **Die Nation der Bastards**, jene Bewohner des Bezirks Rehoboth südlich Windhuk, die, ein Mischvolk von Buren und Hottentotten, im Aufstand getreulich zu uns hielten und infolge ihrer guten militärischen Eigenschaften sich als eine sehr nützliche Hilfe erwiesen. Dem Aufsatze ist außer einer kleinen Übersichtskarte eine große Anzahl sehr anschaulicher Abbildungen beigegeben. Preis 0,10 Mark.

Ein Land der Zukunft. Ein Beitrag zur näheren Kenntnis Argentiniens. Mit 100 Abbildungen und einer Karte. Von einem deutschen Offizier. — München. Verlag Max Steinebach. — Preis 5,— Mark.

Der leider ungenannte Verfasser hat mehrere Jahre als militärischer Reorganisator und Gründer der Kriegsakademie in Buenos Aires in Argentinien geweilt. Mit Recht hebt er hervor, wie bedauerlich wenig dies reiche Land in Deutschland gekannt wird, und wie von den schlimmen Erfahrungen, die Argentinien auf politischem und wirtschaftlichem Gebiete durchmachen mußte, für uns im allgemeinen nur der Bodensatz übrig geblieben ist, daß man es dort mit armseligen und ungeordneten Verhältnissen zu tun hat. Nach Durchsicht des Buches wird man sich gern zu einer anderen Anschauung bekehren und dem Verfasser glauben, daß der wirtschaftliche Reichtum Argentiniens nur eines Aufraffens und Fortschreitens seiner Bevölkerung auf dem deutlich erkennbar betretenen Wege kultureller Betätigung bedarf, um eine sehr viel zahlreichere Einwohnerschaft zu ernähren und sie zum führenden Stamme Südamerikas zu machen. Das Buch umfaßt in 11 Kapiteln eine Schilderung des Landes, seiner Städte und ländlichen Verhältnisse, seiner Verkehrsmittel, seiner militärischen und Verwaltungsorganisation, sowie der Erwerbsverhältnisse und der sozialen Zustände seiner Einwohner. Einem energischen Zusammenfassen der Kräfte stehen die gänzliche Anspruchslosigkeit der Gauchos und bei der städtischen Bevölkerung die Mischung spanischen und indianischen Blutes entgegen, deren Einfluß sich auch die Einwanderer fremden Stammes nicht überall entziehen können; gleichwohl sind verheißungsvolle Anfänge der Besserung vorhanden, und die natürlichen Reichtümer sind so groß, daß bei dem heißen Wettbewerb in Europa auch dieses Volk nicht auf die Dauer in seinem Hindämmern wird verharren können. Es verlohnt sich sehr, dem mit warmem Interesse geschriebenen Buche einige Stunden zu widmen.

Von dem im Jahrgang 1906, S. 386, angekündigten und besprochenen

„Technischen und täglichen Lexikon“. Von Fregattenkapitän Klincksieck. — Verlag von Boll & Pickardt, Berlin. — Preis vollständig etwa 37,— Mark.

liegt uns eine Reihe von Lieferungen vor. Dieselben geben von dem rüstigen Vorwärtsschreiten dieses großen Werkes Kunde, zeugen aber zugleich von der enormen Schwierigkeit, in unserem modernen, ganz besonders auf technischem Gebiet so reich bewegten Leben den fortgesetzt sich umwandelnden Anforderungen durch ein Wörterbuch gerecht zu werden. Auf einigen Spezialgebieten glauben wir uns auch ein spezielles Urteil gestatten zu können. Es ist bekannt, daß das gewöhnliche Wörterbuch überall im Stich läßt, wo Fachausdrücke in Betracht kommen, und daß höchst gebildete Menschen, die eine fremde Sprache voll zu beherrschen glauben, alsbald festlaufen, wenn es sich darum handelt, in technischen Fragen sich verständlich zu machen. Für die uns berührenden Spezialgebiete glauben wir der Klincksieckschen Arbeit das Zeugnis ausstellen zu dürfen, daß sie als ausreichendes und zuverlässiges Hilfsmittel verwendbar ist und in keiner wesentlichen Beziehung im Stich lassen wird. Wir beabsichtigen nach Vollendung des Werkes noch einmal auf das ganze zurückzukommen.

Das Meer. Geographische, naturgeschichtliche und volkswirtschaftliche Darstellung des Meeres und seiner Bedeutung in der Gegenwart. Von Dr. J. Wiese. — Mit zahlreichen Bildern und Karten. — Berlin SW. 11, Verlagsbuchhandlung Alfred Schall, Königl. Preuß. und Herzogl. Bayer. Hofbuchhandlung, Verein der Bücherfreunde. — Preis 6,— Mark, gebunden 7,— Mark.

Dies Werk bietet demjenigen, der sich jahrelang berufsmäßig mit dem Meere und seinen Erscheinungen beschäftigt hat, nichts Neues, er wird sogar in Text und Bilderschmuck manchen alten Bekannten wiederfinden. Wem aber das Meer fremd ist, oder wer vielleicht nur einmal in kurzer Sommerfrische seinen Blick auf den wasserumgrenzten Horizont hat schweifen lassen, dem wird man nicht leicht einen besseren

Wegweiser mitgeben können, wenn er sich mit dem Meere, mit den seinen Strand und seine Oberfläche beeinflussenden Kräften, mit dem in seinen Tiefen sich bewegenden reichen Leben und mit seinem Einfluß auf das Leben der Völker bekannt machen will. Der Verfasser hat die besten Quellen benutzt, hie und da hat er Abschnitte aus Spezialwerken eingeschaltet und zwischen den trockenen Ton des sachlichen Textes hat er Blüten aus dem Schatze unserer Meereslyrik eingeflochten, um so ein Buch zu schaffen, das jeder Gebildete mit Vergnügen lesen und in dem insbesondere die Jugend reiche Anregung und Belehrung finden kann. Wie oben angedeutet, bringt das Buch in drei Abschnitten Aufsätze über das Meer und seine Erscheinungen in der Tiefe, auf seiner Oberfläche und am Strand, über das Leben im Meere, insbesondere über seine Tierwelt an Fischen, Muscheln, Korallen und Schwämmen und weiterhin über die Veranstaltungen, die der Mensch getroffen hat, um das Meer zu überbrücken, seine Schätze auszubeuten, um sich die Herrschaft darüber zu sichern. Alles dies ist, teils in Originalabhandlungen, teils auch in Abschnitten aus anderen Werken und mit zahlreichen instruktiven Bildern belebt, höchst anschaulich zur Darstellung gebracht. Interessant war uns, daß „Feuer auf See“ auch hier wie in Wohlrabes „Deutschland von heute“ durch die bekannte Schilderung aus Wilhelm Raabes „Hungerpastor“ zur Darstellung gebracht ist. Eine plastischere Gestaltung eines solchen Dramas wird man allerdings schwer finden können.

Weltgeschichte. Unter Mitarbeit von 37 Fachgelehrten herausgegeben von Dr. Hans F. Helmolt. Mit 53 Karten und 177 Tafeln in Holzschnitt, Ätzung und Farbendruck. Neun Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark oder achtzehn broschierte Halbbände zu je 4 Mark. — Sechster Band: **Mittel- und Nordeuropa.** Von Karl Weule, Joseph Girgensohn, Eduard Heyck, † Karl Pauli, Hans F. Helmolt, Richard Mahrenholtz, Wilhelm Walther, Richard Mayr, Clemens Klein, Hans Schjöth und Alexander Tille. Mit 5 Karten und 19 Tafeln in Holzschnitt, Ätzung und Farbendruck. — Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Wir geben vorstehend noch einmal den vollständigen Titel des großen Werkes, dessen einzelnen Bänden wir bei ihrem Erscheinen seit 1899 jeweilig ein Geleitwort mitgaben, und von dem nunmehr in dem jetzt vollendeten sechsten Bande der Schlußstein des Ganzen vorliegt. Ein noch geplanter neunter Band soll einige Ergänzungen und Rückblicke sowie ein Gesamtregister bringen, das zur Benutzung eines so umfangreichen Werks unbedingt notwendig erscheint. Der vorliegende Band bringt zunächst eine knappe Abhandlung über die geschichtliche Bedeutung der Ostsee, die, einst von Schweden völlig beherrscht, jetzt den neutralen und noch immer in sich begrenzten Tummelplatz des friedlichen Wettbewerbs der angrenzenden Nationen bildet. Es folgt dann eine Darstellung der Geschichte der germanischen Völker von der ältesten Zeit bis zum Ausgang des Mittelalters bzw. in den darüber hinausgreifenden Ausblicken und gewissermaßen in den Seitenlinien bis in die neue Zeit hinein. Mit Recht erscheinen in diesem Zusammenhange auch Italien, Frankreich, Großbritannien und Skandinavien, da es deutsche Stämme waren, die diesen Gebieten die geschichtliche Bewegung und in vielen Beziehungen die Kultur und die jetzige Gestaltung ihres politischen Lebens brachten. Der eigentümlichen, das ganze Leben umfassenden und auch die kulturelle Seite der geschichtlichen Entwicklung einbeziehenden Betrachtungsweise der Helmoltschen Weltgeschichte haben wir schon bei früheren Besprechungen gerecht zu werden versucht — siehe zuletzt Jahrgang 1905, S. 1550 —. Gerade auf diese Seite wird man besonders durch den mit großer Sorgfalt ausgewählten und nicht zu reichhaltigen Bilderschmuck hingewiesen. Auf den geschichtlichen Zusammenhang werfen die beigegebenen Stammbäume der Herrscherhäuser helle Streiflichter, der ohne dieses Hilfsmittel oft schwer verständlich wäre. Wir glauben nicht, daß ein Hinweis an dieser Stelle allzuviel zur Verbreitung dieses groß angelegten und durch einen so langen Zeitraum hindurch nur allmählich fertig gewordenen Werkes sollte beitragen können. Wir nehmen von ihm Abschied mit dem Bemerken, daß die Kaufsumme für dieses immerhin wohlfeile Werk eine gute Kapitalanlage darstellt.

Leitfaden für den Unterricht in der Maschinenkunde an der Divisionsschule der 2. Werftdivision. — Verlag von Carl Lohses Nachf., Wilhelmshaven. — Preis 2,25 Mark.

Dies Buch ist für den Unterricht in der Maschinistenmaatenklasse bestimmt und enthält dasjenige über Kessel, Maschinen, Hilfsmaschinen und Apparate, was ein Maschinistenmaat notwendig wissen muß. Berechnungen sind vermieden, den Beschreibungen der einzelnen Gegenstände folgt die Anweisung zur Behandlung derselben. Dem Text eingefügte Zeichnungen dienen zur Veranschaulichung des Beschriebenen. Der Stoff ist übersichtlich geordnet, die Ausdrucksweise recht gut, kurz und verständlich, so daß Anfänger sich leicht zurechtfinden können. Das Buch ist jungen Leuten, welche die Maschinistenlaufbahn einschlagen wollen, sehr zu empfehlen. Es erscheint aber ratsam, bei einer Neuauflage das Buch mit besseren und mehr Zeichnungen zu versehen. Dem Anfänger darf in dieser Beziehung nur ganz einwandfreies Material geboten werden. Grühn.

Dr. Richard Wegner: **Eine praktisch brauchbare Gasturbine.** — Rostock 1906. C. J. E. Volckmann. — 1,— Mark.

Hier wird das Problem einer Gasturbine mit Gasstromerzeuger erklärt und durch Skizzen und ein durchkonstruiertes Beispiel erläutert. Bei den augenblicklichen Bestrebungen, für die Industrie brauchbare Gasturbinen zu konstruieren, ist die Anregung, welche dieses Buch gibt, für Interessenten von Wert. Grühn.

Felix Langen: **Die Aussichten der Gasturbine.** — Rostock 1906. — Verlag von C. J. E. Volckmann. — 1,— Mark.

Der Verfasser beleuchtet in diesem kleinen interessanten Werk die Aussichten und Existenzberechtigung der Gasturbinen und kommt zu dem Ergebnis, daß die Gasturbine wohl theoretisch möglich ist, praktisch jedoch wegen zu geringen thermischen Wirkungsgrades auf Einführung keinen Anspruch erheben kann. Die grundlegenden Berechnungen sind recht geschickt durchgeführt. Wenn auch hier nur auf große Kraftanlagen Bedacht genommen ist, der Kleinmotorenbetrieb dagegen nicht berücksichtigt ist, so kann das Werk doch zum Studium empfohlen werden.

Welche Lehren hat unsere Marine aus dem letzten Seekriege zu ziehen?

Unter diesem zunächst mehr versprechenden Titel erörtert Spiridion Gopčević in „Danzers Armee-Zeitung" in einer Reihe von Aufsätzen sein Thema, und zwar nur aus dem Gesichtspunkte, wie Österreich die Seeherrschaft im Adriatischen Meere gegenüber dem einzig möglichen Gegner, Italien, zu behaupten haben würde. Das Endergebnis in der Forderung einer entsprechend starken Flotte von Linienschiffen, Torpedobooten und Unterseebooten macht indessen die Aufsätze auch für weitere Kreise interessant und lesenswert.

Fritsch (Major): **Der Festungskrieg.** — Berlin 1907. Liebelsche Verlagsbuchhandlung. — 4,50 Mark.

Eine vortreffliche, knappe und recht praktische Abhandlung über den Festungskrieg, die als neue Auflage des Gerwienschen Buches gedacht ist. In recht klarer, übersichtlicher Form gibt sie eine völlig ausreichende Übersicht und füllt eine tatsächlich bestehende Lücke aus. Die Schrift sei warm empfohlen.

Friedags **Führer durch Heer und Flotte** ist im Verlage von Alfred Schall, Berlin, für 1907 im vierten Jahrgang erschienen — Preis 2,— Mark, geb. 2,50 Mark — und dürfte damit den Beweis seiner Zweckmäßigkeit erbracht haben. — Für die „Rationssätze I und II" — Seite 286 — möchten wir dem Herrn Verfasser eine Revision der Wortfassung vorschlagen. Die jetzige ruft eine jedenfalls nicht beabsichtigte Heiterkeit hervor.

Digitized by Google

Stavenhagen (Hauptmann): **Die Feldbefestigung.** Nachtrag zu der dritten Auflage vom „Grundriß der Befestigungslehre". — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 0,90 Mark.

Eine recht nützliche, knappe und klare Zusammenstellung unter Berücksichtigung der durch die neuen Vorschriften, insbesondere den Entwurf einer Feldbefestigungsvorschrift, hervorgerufenen Neuerungen.

Vom Königlichen Materialprüfungsamt der **Technischen Hochschule Berlin** zu Groß-Lichterfelde-West liegt der **Tätigkeitsbericht für das Betriebsjahr 1905** vor, der besonderes Interesse für uns dadurch bietet, weil daraus die mannigfache Beanspruchung des Amtes in Angelegenheiten der Marine erkennbar ist.

Die Photographie im Dienste der Geisteswissenschaften. Von Karl Krumbacher. Mit 15 Tafeln. — Leipzig 1906. B. G. Teubner. — Preis 3,60 Mark.

Der allgemein gehaltene Titel schien auf eine weitergreifende Behandlung des Gegenstandes hinzudeuten, doch beschränkt sich die Abhandlung auf den Wert der Photographie zur Faksimilierung alter seltener Handschriften, Urkunden u. dgl., die auf diese Weise ihrerseits als Lehrobjekt für Photographen dienen und zu Lehr- und Studienzwecken nutzbar gemacht bzw. auch, soweit ihre äußere Erscheinung in Betracht kommt, vor dem Untergange bewahrt werden können.

Es ist nicht ohne Interesse, sich mit dem Gegenstande bekannt zu machen.

Dislokationskarte des k. u. k. österreich-ungarischen Heeres im Jahre 1907. 1 : 1 800 000. — Wien. G. Freytag und Berndt. — 3 Kronen.

Eine recht brauchbare, übersichtliche Dislokationskarte der Armee einschl. Landwehr und aller Heeresanstalten, die für den praktischen Gebrauch empfohlen werden kann.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.

* Barfleur: Naval policy. A plea for the study of war. — London 1907. W. Blackwood & Sons. 7 sh. 6 d.

Barthélemy et Varenne, G.: Manuel d'hygiène navale. — Paris 1907. A. Challamel. 4,80 Mark.

* Biles, J. H.: The steam turbine as applied to marine purposes. — London 1906. Ch. Griffin & Co. 6 sh.

* Bortfeldt, J.: Sternkarten nebst Sternfinder für Seeleute und Reisende. 2. Auflage. — Bremerhaven 1907. L. v. Vangerow. 1,50 Mark.

* Bulletin de l'association technique maritime. — Paris 1906. Gauthier-Villars. 31,00 Mark.

* Civis: The state of the navy in 1907. A plea for inquiry. — London 1907. Smith, Elder & Co. 2 sh. 6 d.

Diem, Dr., K.: Schwimmende Sanatorien. — Leipzig und Wien 1907. F. Deuticke. 4,00 Mark.

* Duplessix, E.: La loi des nations. — Paris 1906. L. Larose. — 5,60 Mark.

* Ferrand, C.: Les avaries de combat pendant la guerre russo-japonaise. — Paris 1906. Gauthier-Villars. 2,00 Mark.

* Fontin, P.: Guerre et marine. Essai sur l'unité de la défense nationale. — Paris 1906. Berger-Levrault & Cie. 2,80 Mark.

* Funke, M.: Die Insel Sachalin. — Halle a. S. 1907. Gebauer-Schwetschke. 1,20 Mark.

* Gentsch, W.: Drehkolben-Kraftmaschinen. — Berlin 1906. L. Simion. 4,00 Mark.

* v. Lignitz: Deutschlands Interessen in Ostasien und die gelbe Gefahr. — Berlin 1907. Vossische Buchhandlung. 4,50 Mark.

* Marc des Courtis, Comte: De Port Arthur a Tsoushima. Enseignements de la dernière guerre navale. — Paris 1907. Perrin & Cie. — 2,80 Mark.

Neznamov: L'expérience de la guerre russo-japonaise. — Paris 1907. R. Chapelot & Co. 2,00 Mark.

* Official records of the Union and Confederate navies in the war of the rebellion. Series I, Vol. 21. — Washington 1906. Government Printing Office. 15,00 Mark.

* Sorb, Capitaine: Études navales et côtières. — Paris 1906. R. Chapelot & Co. 2,40 Mark.

* Stavenhagen, W.: Über Himmelsbeobachtungen in militärischer Beleuchtung. — Berlin 1907. Treptow-Sternwarte. 1,50 Mark.

* Tanner, J. R.: Pepy's memoirs of the Royal Navy 1679—1688. — London 1906. Clarendon Press. 5 sh.

Vallerey, J.: Traité élémentaire de la compensation des compas. — Paris 1907. A. Challamel. 1,60 Mark.

* Zeller, Dr. jur., H.: Das Seerecht des Oléron nach der Handschrift Troyes 1386. — Mainz 1906. F. Diemer. 2,00 Mark.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Steamship anticipation for 1907. (E. vom 18. 1. 07.)

Shipbuilding and marine engineering during 1906. (Eg. vom 1. 2. 07; E. vom 18. 1., 1. 2., 8. 2. 07; S., Jahrg. 8, Nr. 9.)

The development of the steam turbine in land and marine work. (N. G. vom 3. 1. 07.)

Die Wirtschaftlichkeit von Dampfturbine und Kolbendampfmaschine. (Zeitschrift f. d. gesamte Turbinenwesen, 1907, Nr. 2.)

Der Dampfturbinenantrieb von Schiffen. (S., Jahrg. 8, Nr. 8.)

Der Diesel-Motor als Schiffsmaschine. (Ebenda.)

Das Frahmsche Resonanztachometer und dessen Verwendung als Umdrehungsfernzeiger für Krieg- und Handelsschiffe. (S., Jahrg. 8, Nr. 8, 9.)

The development of battleship protection. (S. A. Suppl. vom 19. 1. 07.)

The launch of the »Satsuma«. (S. A. vom 19. 1. 07.)

Explosive engines for naval purposes. (N. G. vom 17. 1. 07.)

Big battleships. (E. vom 1. 2. 07; N. M. R. vom 7. 2. 07.)

The Peruvian cruiser »Coronel Bolognesi«. (E. vom 1. 2. 07; Y., Nr. 1509 vom 9. 2. 07.)

New method of testing the speed of ships. (U. S. M., Februar 1907.)
Wilcox's spur propeller. (The Marine Engineer vom 1. 2. 07.)
Un navire moderne. (M. d. F., 1907, Nr. 5.)
Explosionsmotoren für Marinezwecke. (Das Motorboot, 1907, Nr. 3.)
The Japanese battleship »Katori« and »Satsuma«.
(Int. Marine Engineering, Januar 1907.)
Die neuen Anforderungen an die Propulsion der Schiffe, mit besonderer Berücksichtigung der Turbinenschiffsschrauben. (Die Turbine, Jahrg. 3, Nr. 6.)
The steam trials of the armoured cruiser »Warrior«. (Eg. vom 8. 2. 07.)
Gas engines and marine propulsion. (Ebenda.)
Modification de l'avant des cuirassés de 18 000 tonnes.
(Y., Nr. 1509 vom 9. 2. 07.)
Quick-steaming marine boilers. (S. A. vom 2. 2. 07.)
Die indikatorische Untersuchung von Rudermaschinen durch Zeitdiagramme.
(S., Jahrg. 8, Nr. 9.)
Kritik der Probefahrtsergebnisse des kleinen Kreuzers „Lübeck". (Ebenda.)

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Die Maschinengewehre und ihre Kriegsbrauchbarkeit. (K. T., 1907, Nr. 1.)
Artilleristische Erfahrungen aus dem Russisch-Japanischen Seekriege. (A. M., 1907, Nr. 1.)
Über die Einrichtung moderner Turmgeschütze. (Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 9.)
A new Vickers automatic rifle-calibre gun. (Eg. vom 25. 1. 07.)
Armour plate manufacture. (E. vom 1. 2. 07.)
Guns and armour. (A. N. G. vom 2. 2. 07.)
Gun practice in the Fleet. (A. N. J. vom 26. 1. 07.)
Die schwere Artillerie moderner Linienschiffe. (D. F., 1907, Nr. 2.)
Das neue italienische Selbstladegewehr des Majors Cei. (U., Jahrg. 9, Nr. 21.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

The world's submarines. (N. M. R. vom 17. 1. 07.)
Ein fachmännisches Urteil über die Torpedoschußleistungen der französischen Flottenmanöver.
(N. M. B. vom 28. 12. 06.)
Fernzündung von Land- und Seeminen durch elektrische Wellen.
(Z. S. u. S., 1907, Nr. 2.)
Verletzungen durch Minen am Schiffskörper. (Ebenda.)
La protection contre les mines. (M. d. F., 1907, Nr. 4.)
Explosionsmotoren für Unterseе- und Torpedoboote. (Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 10.)
Die Stabilität der Unterseeboote. (Ebenda.)
Limitations of diving submarines. (N. M. R. vom 14. 2. 07.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Das Gefecht zwischen Küstenwerken und Schiffsgeschützen. (M. A. G., 1907, Nr. 1.)
Beobachtungsdienst in Festungen. (M. W., 1907, Nr. 20.)

Maritime und militärische Fragen.

Die Heeresreformen in Japan. (M. W., 1907, Nr. 8.)
Der Stand der britischen Kriegsflotte 1907. (D. O., 1907, Nr. 3, 4.)
The speed controversy. (N. M. R. vom 17. 1. 07.)
La marine française en 1906. Les constructions neuves en fin d'année.
(Y., Nr. 1506, 1507 vom 19. 1., 26. 1. 07.)
Permanence of enlisted force of the navy. (P. N. I., Vol. XXXII, Nr. 4.)
The inherent tactical qualities of all-big-gun, one-caliber battleships of high speed, large displacement and gunpower. (Ebenda.)

Battle practice and ship design. (A. N. G. vom 19. 1. 07.)
Rise of the United States fleet. (N. M. R. vom 24. 1. 07.)
Battle practice 1906. (N. M. R. vom 24. 1., 31. 1. 07.)
Taktische Geschwindigkeit. (M. S., 1907, Nr. 2.)
Der „Knjäs Ssuworow“ in der Seeschlacht bei Tsuschima. (Ebenda.)
L'actualité militaire et maritime. (A. Ma. vom 31. 1. 07.)
Australian naval defence. (U. S. M., Februar 1907.)
L'avancement des officiers. (M. d. F., 1907, Nr. 5, 6.)
Le recrutement de l'armée de mer et la loi de deux ans. (Ebenda.)
British annual expenditure on new construction. (N. L. J., Februar 1907.)
Das moderne Schlachtschiff. (Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 10.)
Cuirassement et vitesse. (Y., Nr. 1509 vom 9. 2. 07.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Das italienische Marinebudget für 1907. (I. R. A. F., Januar 1907.)
La marine au sénat. Le rapport de M. Cuvinot sur le budget.
(Y., Nr. 1506, 1507 vom 19. 1., 26. 1. 07; M. d. F., 1907, Nr. 3, 4, 5, 6.)
The rivalry of the powers. (N. M. R. vom 24. 1., 14. 2. 07.)
Der französische Marinevoranschlag pro 1907. (M. S., 1907, Nr. 2.)
La répartition des forces navales françaises. (Y., Nr. 1508 vom 2. 2. 07.)
Peace strategy. (N. M. R. vom 7. 2. 07.)
Das Budget des Krieges im französischen Senat. (M. W., 1907, Nr. 20.)
Naval appropriation bill. (A. N. J. vom 2. 2. 07.)

Bildungswesen.

Sjökadetternas utbildningsprogram. (T. i. S., 1906, Nr. 5.)
Self-culture in the navy. (U. S. M., Februar 1907.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

The voyage of the floating dry dock »Dewey«. (P. N. I., Vol. XXXII, Nr. 4.)
Verstärkung der Hafendämme in Ymuiden mittels Eisenbeton.
(Dinglers Journal, Bd. 322, Heft 4.)
Panama Canal. (E. vom 1. 2. 07; The Mariner vom 15. 2. 07.)
Ein neuer Industrie- und Handelshafen bei Bremen. (Deutsche Bauzeitung, 1907, Nr. 12.)
An alternative scheme for the Panama Canal. (Eg. vom 8. 2. 07.)
Japanische Hafenbauten. (O. L., 1907, Nr. 1.)

Sanitätswesen.

Conservation de l'eau distillée à bord du cuirassé »Brennus«.
(A. M. N., 1906, Nr. 11.)
Un hôpital modèle pour navire de combat de I. cl. (Ebenda.)
Erfahrungen und Beobachtungen über Ruhr in Südwestafrika. (S. T. H., 1907, Nr. 2, 3.)
Trois abcès tropicaux du foie observés à l'hôpital maritime de Brest.
(A. M. N., 1906, Nr. 12.)
Hygiène et tuberculose à l'arsenal de Lorient. (Ebenda.)
The hospital ship. Its functions in war. (N. M. R. vom 14. 2. 07.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Some remarks on the workings of a navy yard pay office.
(P. N. I., Vol. XXXII, Nr. 4.)
Naval administration. (N. M. R. vom 31. 1. 07.)

Rechtsfragen.

War and law. Points for international jurists. (N. M. R. vom 31. 1. 07.)

Koloniale Fragen.

Die Kämpfe der deutschen Truppen in Südwestafrika.
(Vierteljahrshefte für Truppenführung, 1907, Heft 1.)
Die wirtschaftliche Grundlage der Kolonialbewegung. (D. K. Z., 1907, Nr. 3.)
Kolonialpolitik und Auswanderung. (Zeitschrift für Kolonialpolitik, 1907, Nr. 1.)
Die großen Epochen der neuzeitlichen Kolonialgeschichte. (Ebenda.)
Zielpunkte des deutschen Kolonialwesens. (Koloniale Zeitschrift, 1907, Nr. 3.)
Die koloniale Aufklärungsarbeit. (D. K., 1907, Nr. 3.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

La jauge internationale et les nouveaux 6 mètres du C.-V.-P.
(Y., Nr. 1506 vom 19. 1. 07.)
Ein erfolgreicher Rennyachttyp von 7 Segellängen. (D. Y., Jahrg. 3, Nr. 14.)
Von der neuen Meßformel des deutschen Motorboot-Klubs.
(Das Motorboot, 1907, Nr. 2.)
Wie kann man ein Tourenboot bauen? (Ebenda.)
La nouvelle jauge des croiseurs rapides. (Y., Nr. 1507 vom 26. 1. 07.)
Entwurf einer 6-Meter-Yacht. (Wassersport, 1907, Nr. 5.)
Fischerboot-Regatta in Eckernförde und Heiligenhafen. (M. S. V., 1907, Nr. 1.)
Der Trimm des Motorbootes. (Das Motorboot, 1907, Nr. 3.)
Vom holländischen Segelsport. (D. Y., Jahrg. 3, Nr. 15.)

Geschichtliches.

Naval administration under secretaries of the navy Smith, Hamilton and Jones 1801—1814. (P. N. I., Vol. XXXII, Nr. 4.)
Reval och Aboukir. (T. i. S., 1906, Nr. 5.)
Joachim Nettelbeck. (D. F., 1907, Nr. 2.)
Zur geschichtlichen Entwicklung unserer ältesten Küstenfestung. (U., Jahrg. 9, Nr. 21.)

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Die Funkentelegraphie im Dienste fremder Heere und Marinen. (K. T., 1907, Nr. 1.)
Trans-atlantic wireless telegraphy. (Eg. vom 18. 1., 25. 1. 07.)
Electrical installations of the United States Navy. (P. N. I., Vol. XXXII, Nr. 4.)
The admiralty trials of submarine signal bells. (E. vom 25. 1. 07.)
Directed wireless telegraphy. (Electrical Review vom 19. 1. 07.)
Fortschritte auf dem Gebiete der Funkentelegraphie. (Dinglers Journal, Bd. 322, Nr. 5.)
Drahtlose Telegraphie mit ungedämpften Wellen. (D. O., 1907, Nr. 5.)
Submarine signalling. (N. M. R. vom 31. 1. 07; The Electrician vom 25. 1. 07.)
Electricity on board ship. (The Marine Engineer vom 1. 2. 07.)
Oil fuel for marine purposes. (Eg. vom 8. 2. 07.)
A coal-bagging lighter for coaling war vessels. (S. A. vom 2. 2. 07.)
The location and erection of a 100-mile wireless telegraph station.
(S. A. Suppl. vom 2. 2. 07.)
Das Tauchen in unserer Kriegsmarine. (D. F., 1907, Nr. 2.)

Nautische Fragen.

De Hongkong-Typhoon van 18. 9. 1906. (De Zee, 1907, Nr. 1.)
A new method in nautical astronomy. (P. N. I., Vol. XXXII, Nr. 4.)
Versuche zur künstlichen Beruhigung der Wellen. (M. S. V., 1907, Nr. 1.)
Über die Gewitterverhältnisse an der deutschen Nordsee- und Ostseeküste.
(A. H., 1907, Nr. 2.)
Der Golfstrom im Golf von Mexiko. (Ebenda.)
Some ancient instruments of navigation. (Nautical Magazine, 1907, Nr. 2.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Der japanische Schiffswettbewerb. (O. L., 1906, Nr. 50.)
Zentralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt. (Das Schiff vom 13. 1. 07.)
Passengers on atlantic liners. (Eg. vom 18. 1. 07.)
Zur Frage der Schiffahrtsabgaben. (Das Schiff vom 25. 1. 07.)
Die deutsche Handelsmarine im Jahre 1906. (U., Jahrg. 9, Nr. 18.)
Studien zur Rheinschiffahrtsakte. (Annalen des Deutschen Reichs, 1907, Nr. 1.)
Zur Lage der Segelschiffahrt. (H., 1907, Nr. 7.)

Handels- und Verkehrswesen.

Der deutsche Handel in Ostasien. (O. L., 1906, Nr. 50.)
Die Dampferwege zwischen Yokohama und Portland. (A. H., 1907, Nr. 2.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Die vermutlichen Ursachen des Unterganges sowie die Bergung des französischen Unterseebootes „Lutin". (M. S., 1907, Nr. 2.)
Versuchsfischerei auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal. (M. S. V., 1907, Nr. 1.)
The modern development of British fishery harbours. (Eg. vom 8. 2. 07.)

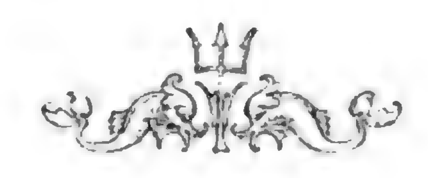
Verschiedenes.

Alkohol und Schießergebnisse. (M. W., 1907, Nr. 8.)
Die Kriminalstatistik für das deutsche Heer und die Kaiserliche Marine. (Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft, Bd. 27, Heft 4.)
Die deutschen Kohlenlager. (D. F., 1907, Nr. 2.)

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift für das gesamte Leben der Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York). — **M. F.** = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

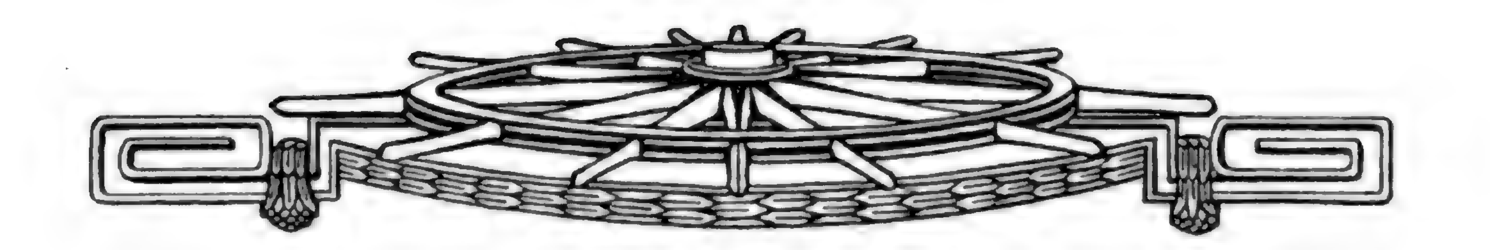
Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.



Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68–71.

Französisches Linienschiff „République".

Phot. Hautecoer



Zweite Preisarbeit 1906.

Trafalgar und Tsuschima.*)

Von Kapitänleutnant v. Rheinbaben.

Motto:
Mens agitat molem.

Einleitung.

Trafalgar und Tsuschima, die wichtigste und entscheidendste Schlacht aus der Segelschiffszeit soll dem Ereignis auf der See gegenübergestellt werden, das in der Dampfschiffszeit, im Zeitalter des Verkehrs und der Technik, entscheidenden weltgeschichtlichen Einfluß ausgeübt hat. Noch sind die Grenzen dieses Einflusses nicht klar erkannt, die Wirkungen jener Schlacht zittern noch zu lebendig in uns nach. Aber das ist gewiß: Wenn vor eineinhalb Jahrzehnten erst der Amerikaner Mahan kommen mußte, um der Welt den bisher viel zu gering eingeschätzten Einfluß der Seemacht auf die Geschichte voll und ganz zu enthüllen, so haben die jüngsten Kriegsereignisse zur See dem heutigen Geschlecht es gewissermaßen am praktischen Beispiel klar gemacht, was Seemacht bedeutet, wenn sie in rechter Weise zur Erreichung des Kriegszieles eingesetzt wird.

Es gilt, diese Kenntnis zu festigen und zu vertiefen, und daran soll auch diese Arbeit mitwirken. Nicht nur zwei Schlachten benennen jene zwei Namen, die ihr den Titel geben, nein — sie bedeuten mehr. Alles, was in einer harmonischen und großartigen Entwicklung der Seekriegskunst in der Segelschiffszeit geschaffen war, alles was überhaupt eine Seeschlacht in ihren militärischen und politischen Folgen zu leisten vermochte, hat Nelson durch das weltgeschichtliche Ereignis am 21. Oktober 1805 zur Wirkung gebracht. Auf der anderen Seite hat am 27. Mai 1905 Japans Flotte mit den Waffen der modernsten Technik den endgültigen Ausgang des Krieges im fernen

*) Die Preisaufgabe lautete: Trafalgar und Tsuschima. (Ein Vergleich in militärischer Beziehung und hinsichtlich der politischen Wirkungen dieser Ereignisse. Die Beschaffenheit von Personal und Material und ihr Einfluß auf den Ausgang der Schlachten sind in Parallele zu stellen und Grundsätze für die moderne Flottenführung daraus abzuleiten.)

Osten besiegelt und Rußland von der heißerstrebten eisfreien pazifischen Küste zurückgedrängt. Sie hat mit einer Besatzung gefochten, deren kriegerische Tugenden, deren Schulung und Können heute für jede Nation vorbildlich geworden sind.

Von möglichst großen Gesichtspunkten aus müssen wir daher unseren Vergleich anstellen: *Trafalgar und Tsuschima: zunächst als weltpolitisch entscheidende Ereignisse, dann im besonderen als Wegweiser für die moderne Flottenführung.*

I. Trafalgar und Tsuschima als weltpolitisch entscheidende Ereignisse.

Krieg und Politik. „Der Zweck eines Krieges ist die Erkämpfung des Friedens unter Bedingungen, die der von dem kriegführenden Staate verfolgten Politik entsprechen. So ist der Krieg ein Mittel der Politik. Ohne gute Politik ist keine gute Kriegführung möglich.

Es besteht also im Prinzip eine innige Verwandtschaft zwischen beiden, d. h. die Politik beeinflußt die Kriegführung und umgekehrt. Der abstrakte Kriegszweck, das wirkliche Wehrlosmachen des Gegners wird sich im Kampf zwischen großen Kulturnationen niemals erreichen lassen. Ein besonders gutes Mittel, auf die Wahrscheinlichkeit des Erfolges zu wirken, ohne die feindliche Streitkraft niederzuwerfen, sind solche Unternehmungen, die eine unmittelbare politische Beziehung haben. Hiermit ist gemeint eine Politik, die Bündnisse mit anderen Staaten schließt oder solche des Gegners trennt, die nicht nur mit direkten, sondern auch mit indirekten Mitteln arbeitet. Sie kann den Gegner in völlig veränderte Lagen versetzen, ihn hindern, die vielleicht schon erkämpften Früchte des Sieges zu ernten, sie entfesselt Kräfte, deren Wirken ihn langsam aber sicher dazu zwingen kann, die Waffen niederzulegen."

Soviel in Worten von *Clausewitz* über diesen Zusammenhang. Nur der, welcher ihn versteht, wird Geschichte verständnisvoll lesen und die oft vielfach verschlungenen und der Mitwelt verborgenen Wirkungen der Politik verstehen. Im Seekriege ist der Zusammenhang militärischer und politischer Unternehmungen besonders wichtig. Die in ihm wirkenden indirekten Mittel des Handelskrieges und der Handelsblockade greifen tief ein in das Wirtschaftsleben der Völker. Sie können im Kampf einer Seemacht mit Kontinentalstaaten zu einer Waffe werden, welche ohne Schlacht, ohne Blutvergießen zu unberechenbaren politischen Folgen führt, sie können aber anderseits allein eine Entscheidung nicht bringen.

Wie indirekte Mittel des Seekrieges wirken, wo direkte versagten, wie Politik und Kriegführung in engster Verwandtschaft sich ergänzen und gegenseitig beeinflussen, soll uns zunächst in den Wirkungen der Schlacht von Trafalgar beschäftigen.

Trafalgar.

Die militärische und politische Lage vor der Schlacht.

Der im Jahre 1802 geschlossene Friede zu Amiens wurde bald gebrochen. Neuere Forschung weist England die Hauptschuld daran zu. Die Rolle, welche *Napoleon* anderseits dabei gespielt hat, ist so wichtig für das Verständnis des ganzen Krieges, daß wir mit einigen Worten darauf eingehen wollen.

Digitized by Google

Napoleons friedliche Ziele und Englands Drängen zum Krieg aus wirtschaftlichen Gründen. Die Anschauung, den ersten Kaiser der Franzosen nur als eroberungslustig, als beseelt von unersättlicher Ländergier hinzustellen, hat schon Ranke als falsch verwiesen. In welchem Lichte erscheint Napoleon in unserem Fall? Wie weit hat seine auf St. Helena getane Äußerung „Ich wollte der Welt den Frieden geben, aber sie haben mich zu einem Dämon des Krieges gemacht" innere Berechtigung, von uns als ehrlich gemeint erklärt zu werden?

Man hat in England die Kämpfe von 1651 an, dem Jahre des Erlasses der Navigationsakte durch Cromwell, bis zum Frieden von 1815 den großen Reichskrieg genannt. Sie dienten in einer fast einzig in der Geschichte dastehenden Folgerichtigkeit alle dem einen Zweck, das englische Kolonial- und Wirtschaftsreich in seinen heutigen Grundlagen zu schaffen. Als 1802 der geniale Blick Napoleons auch für sein Land eine friedliche Entwicklung in Handel und Industrie, in Schiffahrt und Kolonien für notwendig erkannte, war es der englischen Kriegspartei unter Pitt ein Leichtes, die Überzeugung im Lande zu verbreiten, daß die Verlängerung des Friedens Frankreich im Verhältnis zu England wirtschaftlich und politisch erstarken lasse. So standen sich gegenüber die machtvollen Anfänge einer neuen wirtschaftlichen Entwicklung in Frankreich und die Befürchtungen der englischen Reeder und Großindustriellen, von neuem den alten Gegner, diesmal unter dem Impuls eines kraftvollen Herrschers, als unbequemen Konkurrenten auf dem Weltmarkt auftreten zu sehen.

Napoleon brauchte Frieden für sein Land. Weil er ihm den Frieden gegeben hatte, jauchzte ihm das Volk als seinem Erretter zu. Aber es gab für ihn kein friedliches Rasten, kein Aufhalten auf seinem Wege. Jeder Schritt, den er zurücktat oder auch nur unterließ, vorwärts zu tun, kam seinen Gegnern zugute. Er hatte das Erbe der Revolution angetreten und verkörperte selbst nun den Evolutionsgedanken in Frankreich.

Als seine kolonialen, maritimen und wirtschaftlichen Pläne bekannt wurden, begann überall das Wühlen gegen ihn aufs neue. An und für sich unbedeutende Eingriffe in die Politik kleiner kontinentaler Staaten, vor allem die Einverleibung Piemonts und die Gründung der italienischen Republik wurden in England als Vorwand benutzt, Malta nicht herauszugeben und auch sonst den Kaiser aufs äußerste zu reizen. Die Presse beleidigte ihn persönlich aufs tiefste! Selbst Meuchelmörder drangen von England aus auf ihn ein. Man wollte eben in England den Krieg, und Napoleon, verletzt, geschoben, gedrängt, hat schließlich die Ereignisse nicht abgewartet, sondern ist ihnen zuvorgekommen. Er mußte schließlich vorwärtsgehen, mußte schließlich wieder losschlagen. Und hierin liegt zugleich die große Tragik seines ganzen Lebens. Wieviele Fehler er auch gemacht hat, er hat stets das Beste seines Landes gewollt. Er hat klar und scharf England als seinen eigentlichsten, als seinen fürchterlichsten Gegner erkannt. Die Unmöglichkeit, seine Ziele im Frieden mit England zu verwirklichen, hat ihm keine Zeit gelassen, eine ausreichende Seerüstung für sein Land zu schaffen, hat ihn nach dem Frieden von Amiens erneut zum Kriege mit dem Beherrscher der See gedrängt, der in seinen Folgen nach Spanien und Rußland, auf die Schlachtfelder von Leipzig und Waterloo führte.

Wirtschaftliche Momente als Triebkräfte der Geschichte der Völker. Die elementare Gewalt, die Triebkraft des wirtschaftlichen Momentes in den Kriegen

der Neuzeit, hat erst die allerjüngste Geschichtschreibung ins rechte Licht gerückt. Je mehr die Existenz eines Staates auf wirtschaftlichem Gedeihen gegründet ist, desto abhängiger sind auch Politik und Kriegführung von ihm. Und weiter! Je mehr die Kulturstaaten ihren Handel außerhalb der Landesgrenzen ausbreiten, je mehr sie vor allem auf die See hinaus gegangen sind und gehen mußten, desto verletzlicher sind sie einem Angriff geworden, desto mehr ist aber auch die Wirkung der indirekten politischen und militärischen Mittel als Waffe gestiegen.

Napoleons Invasionsgedanke als Angriff gegen England. Napoleon mußte den Frieden brechen, sein Gegner zwang ihn dazu. Er konnte und durfte nicht zurückweichen. Er mußte und wollte sein Volk weiterführen auf der betretenen Bahn der wirtschaftlichen Entfaltung, des Ausbaues des Kolonialreiches, der Erneuerung der Marine. Um England tödlich zu treffen, wollte er den Kanal mit 150000 Mann überschreiten. Boulogne war als Hauptquartier der Invasionsarmee bestimmt. Mit größter Energie wurde das Schiffsmaterial gebaut, wurden alle notwendigen Übungen abgehalten. Kein Zweifel herrscht heute darüber, daß Napoleon die Invasion als entscheidende Hauptunternehmung geplant hat. Nur so ist seine Politik den Kontinentalmächten gegenüber verständlich. Er wollte nach der Landseite hin den Rücken frei haben und gleichzeitig bis zur Fertigstellung seiner Vorbereitungen England so viel wie möglich wirtschaftlich schädigen. Daher der Bündnisantrag an Preußen, der Druck auf Spanien, Subsidien zu zahlen, die Erlaubnis für Portugal, neutral zu bleiben gegen Zahlung eines Geldzuschusses zu Frankreichs Kriegführung. Als im Februar 1804 auch Genua der Allianz mit Frankreich beigetreten war, war das ganze romanische Europa mit Holland und der Schweiz im Kampf gegen England vereinigt, und seine Küsten waren dem englischen Handel verschlossen.

Englands defensives Verhalten. Demgegenüber verhielt sich England defensiv, d. h. es verteidigte das, was es sofort mit Beschlag belegen konnte, die See. Die französischen Flottenteile wurden getrennt voneinander mit beispielloser Energie, Zähigkeit und Geschicklichkeit Sommer und Winter hindurch in ihren Häfen blockiert. Die gleichzeitig streng durchgeführte Handelsblockade sorgte dafür, daß auch dem neutralen Handel die von Frankreich beherrschten oder mit ihm verbündeten Küsten verschlossen blieben. Denn schon im Siebenjährigen Kriege war von England mit Erfolg als Grundsatz der Kriegführung aufgestellt worden: „Der Seekrieg nährt, der Landkrieg zehrt", d. h. mit anderen Worten: England nutzte für sich alle Vorteile des freien Seehandels aus, zahlte Subsidien an die Festlandstaaten, und diese hielten ihm unter äußerster Anspannung ihrer Kräfte dafür seine Gegner vom Leibe, ohne daß man in England selbst viel vom Krieg merkte. Nur Geld brauchte England zur Zahlung dieser Subsidien und zur Aufrechterhaltung seiner Machtquelle, der seebeherrschenden Flotte. Dazu mußte rücksichtslos auch der neutrale Handel unterdrückt werden. Denn England konnte und durfte keiner anderen Nation den Genuß wirtschaftlichen Nutzens gewähren, den es selbst brauchen konnte, der sogar in kritischen Zeiten ihm überhaupt nur die Möglichkeit zur Fortführung des Krieges gewährte.

Englands Bündnispolitik. Napoleon brauchte Zeit, fast zuviel Zeit für seinen Plan. Die englische Politik arbeitete unter Pitts Führung unterdessen mit

allen Kräften daran, im eben bezeichneten Sinne Bundesgenossen zu werben, dem Kaiser neue Feinde auf dem Kontinent erstehen zu lassen und ihn dadurch von England abzulenken.

Während Napoleon im Sommer 1805 im Lager von Boulogne glänzende Paraden abhielt, Übungen im Aus- und Einschiffen der Truppen veranstaltete und mit fieberhafter Ungeduld auf das Erscheinen seiner Flotte im Kanal wartete, kam die dritte Koalition durch Pitts unsterbliches Verdienst zustande. Durch englische Subsidien gestützt, standen bald österreichische Heere an den Ufern der Etsch und Inn, die Russen setzten sich in Marsch, Schweden trat zur Koalition, der Beitritt des schwankenden Preußen stand bevor.

So kam alles darauf an, daß Frankreichs Flotte, wie Napoleon wollte, nur für 24 Stunden die Herrschaft im Kanal besaß, um das Invasionsheer hinüber zu lassen an jene Küste, die seit den Zeiten Wilhelms des Eroberers kein Landesfeind betreten hatte, zum Kampfe gegen die Nation, welche die Seele alles Widerstandes gegen Frankreichs machtvolles politisches und wirtschaftliches Vordringen war.

Napoleons Pläne scheiterten. Sie mußten scheitern, weil es unmöglich war, in der kurzen Friedenszeit eine der englischen Flotte gewachsene Macht zur See zu schaffen. Mit unerbittlicher Folgerichtigkeit brach Frankreichs Seemacht zusammen, schon ehe der entscheidende Schlag gefallen war.

Jener denkwürdige Augusttag 1805, als der französische Führer, anstatt dem Befehle seines Kaisers getreu, nach dem Kanal vorzustoßen, das Signal gab zur Rückkehr in den vorläufig noch schützenden Hafen, war in seinen Folgen schon der eigentliche Wendepunkt in Napoleons Politik und Kriegführung. Der Kaiser gab den Invasionsplan vorläufig auf. Mit der ganzen Wucht, deren er fähig war, warf er sich Österreich entgegen und schlug es zu Boden genau zur selben Zeit, als bei Trafalgar Frankreichs Flotte für lange Zeit aufhörte, ein Faktor in der Weltpolitik zu sein.

So ist die Schlacht von Trafalgar nur eine Folge der vorangegangenen maritimen Ereignisse. Die Invasionsgefahr war schon wochenlang vorher vorüber. Teile der Invasionsarmee standen schon auf österreichischem Boden, als sie geschlagen wurde. Und doch ihre ungeheuere Bedeutung im Rahmen der Napoleonischen Kriege als Vernichtungsschlacht, als Zerstörerin weltumfassender und weltverändernder Pläne, als Schlußstein zum Bau des englischen Weltreiches unserer Tage!

Die militärische und politische Lage nach der Schlacht.

Eine direkte Bekämpfung Englands war nach Trafalgar für Napoleon auf lange Zeit zur Unmöglichkeit geworden. Er hatte keine Flotte mehr und mußte mit seiner Seerüstung von vorn anfangen. Es entspricht seinem unbeugsamen Stolze und Ehrgeiz, seiner ungebrochenen Energie, daß er nie den Plan ganz aufgegeben hat, der englischen Flotte erneut in einer Seeschlacht entgegenzutreten. Mitten in den Kämpfen und Siegen der auf Trafalgar folgenden Kriegsjahre auf dem Kontinent erließ er Befehle auf Befehle, welche vorschrieben, wie auf neu geschaffenen Schiffen, mit neuen Leuten durch Kreuzfahrten auf allen Meeren der Stamm zu einer neuen Flotte gelegt werden sollte. In einer Ansprache an den Handelsrat zu Paris im Jahre 1811 entwickelte er seine diesbezüglichen Pläne und sagte u. a.:

„Ich betrachte die Flagge einer Nation als etwas, das einen wesentlichen Teil derselben ausmacht. Sie muß ihre Flagge allenthalben wehen lassen, sonst kann sie nicht für eine freie Nation gehalten werden. Ein Volk, das seiner Flagge nicht Achtung verschafft, kann in meinen Augen nicht mehr als selbständige Nation gelten.“

Von neuem hat aber Napoleons tragisches Verhängnis ihm trotz seiner unumschränkten Macht nicht Zeit und Ruhe gelassen, sich eine wirklich kriegstüchtige Seerüstung zu schaffen. Unterlassungssünden auf ihrem Gebiet sind noch viel schwerer wieder gut zu machen, als in der Rüstung zu Lande. Die französischen Schiffe sind auf ihren Kreuzfahrten zum größten Teil von den Engländern vernichtet oder in den Häfen eingeschlossen worden. Dadurch wurde ihnen ebenso wie den vor der Schlacht von Trafalgar in Toulon, Cadix, Coruña, Rochefort und Brest blockierten Flottenteilen wiederum das unbedingt notwendige Übungsfeld der See versperrt. Sie konnten nicht zum brauchbaren Kriegsinstrument werden.

Die Kontinentalsperre als indirektes Kriegsmittel Napoleons. So blieb also Napoleon nur die Aussicht, mit indirekten Mitteln des Krieges England zu schädigen. Sein großes Ziel war, den englischen Handel vom Festland von Europa auszuschließen. Es ist der wichtigste Gedanke zum Verständnis der Napoleonischen Kriege und ist unbedingt festzuhalten: Weil Napoleon direkt, d. h. mit einer Flotte seit Trafalgar gegen England nicht vorgehen konnte, wollte und mußte er Europa Befehle erteilen können, mußte er immer neue Kriege führen, um die Wirkung seiner indirekten Waffen zu sichern. Diese Landkriege haben schließlich Frankreichs Macht erschöpft und seinen größten Herrscher als gebrochenen Mann nach St. Helena in die Verbannung geschickt. Sie haben aber auch anderseits England an die Grenze seiner Macht geführt, als durch die gewaltigen Stockungen seines Wirtschaftslebens der Seekrieg aufhörte zu nähren und kontinentale Kräfte nötig waren, dem Handel, dem Lebensnerv des Inselreichs, die verschlossenen Pforten wieder zu öffnen.

Das neue Kampfmittel Napoleons als großartige Kriegsoperation ist die Kontinentalsperre gewesen. Verweilen wir zunächst noch bei ihren militärischen Folgen. Die Richtung der Napoleonischen Politik, welche sich in dem Ausspruche an den preußischen Gesandten kennzeichnete: „Ich will lieber Krieg mit ganz Europa führen, als eine Abweichung von meinen (in bezug auf die Kontinentalsperre gegebenen) Befehlen gestatten“, führte dazu, Österreich durch Wegnahme von Fiume und Triest zum Binnenland zu machen. Um die nordischen Küsten zuverlässig durch französische Zollwächter und Truppen bewachen zu lassen, mußten Holland und die deutsche Nordseeküste französisch, Preußen so weit wie möglich ostwärts zurückgeworfen werden. Der Krieg mit Spanien wurde nicht zuletzt deshalb nötig, damit dieses Land nicht zum Einfalltor englischer Waren werden konnte.

Der Krieg auf der pyrenäischen Halbinsel im Rahmen des Krieges gegen England. Dieser Krieg auf der pyrenäischen Halbinsel ist nach mancher Richtung hin interessant. Napoleon stieß dort auf unerwartet hartnäckigen Widerstand, weil das seebeherrschende England imstande war, Truppen zur Unterstützung

dort zu landen und durch Zufuhr von Proviant und Waffen das Land verteidigungsfähiger zu machen.

England hat also schon 1808 die Notwendigkeit eingesehen, nicht nur mit Subsidien den Kontinent zu unterstützen, sondern selbst durch Landstreitkräfte den zuerst mit der Seemacht allein begonnenen Krieg fortzuführen. Durch diesen Entschluß Englands ist die dauernde französische Herrschaft in Spanien unmöglich, der langjährige, Frankreich erheblich schwächende und hindernde Krieg so recht eigentlich zum Vorläufer der Niederlagen von 1810 geworden. Ein Pfahl im Fleisch, eine nie vernarbende Wunde wird er von einigen Geschichtschreibern genannt. Er ist aber auch auf engem Raum ein Abbild des ganzen großen militär-wirtschaftlichen Streites gewesen. England, damals durch technische Erfindungen und industriellen Vorsprung „the workshop of the world“, mußte seine Waren, vor allem seine Industrieerzeugnisse verkaufen, um leben zu können.

Wie wir schon sahen, konnte es auch den neutralen spanischen Handel nicht dulden, denn er schmälerte den eigenen Verdienst. So wurde Spanien niedergehalten. Der Handel nach seinen reichen Kolonien ging in Englands Hände über, und lange Zeit war ein wirklich energisches, gemeinsames Vorgehen gegen Napoleon erschwert. Selbst Wellington, der englische Führer, verdammte diese Politik. Die in London einflußreichen und bestimmenden Kreise setzten es jedoch durch, daß sie zur Ausführung kam. Erst die Zurückziehung französischer Truppen zur Verstärkung der russischen Invasionsarmee und später deren Vernichtung haben zu schneller Beendigung dieses oft in seinem Zusammenhang mit der übrigen Geschichte jener Zeit mißverstandenen Krieges geführt.

Die englische Expedition nach Dänemark 1807 im Rahmen des Krieges gegen Napoleon. Eine andere politische und militärische Folge von Trafalgar muß gleichfalls in das rechte Licht gestellt werden. Es ist die Expedition Englands gegen Dänemark 1807. England konnte nicht dulden, daß ein Napoleons Befehlen zugänglicher Staat eine Flotte zur Verfügung hatte, die jeden Augenblick von Frankreich zu erneutem Kampf um die Seeherrschaft eingesetzt werden konnte. Es war sich ferner bewußt, daß nach dem Tilsiter Frieden Napoleon im Bunde mit Rußland versuchen würde, wenigstens den Ostseehandel für sich offen zu halten durch Besetzung des Sundes oder der anderen Wasserstraßen, die in die Ostsee führen.

Dänemark, als begehrenswertes Objekt für beide Gegner, konnte daher nicht neutral bleiben. Sein Schicksal war besiegelt, als es sich gegen England entschied. Die dänische Flotte wurde nach Beschießung Kopenhagens vor den Augen des von französischen Waffen beherrschten Kontinents in englische Häfen überführt. England hatte auf dem Meer nichts mehr zu fürchten. Seinem Lebensnerv, dem Handel, drohte kein nennenswerter Gegner mehr. Die dänischen Wasserstraßen wurden durch England besetzt und somit auch in der Ostsee ein Handel ohne Englands Willen ausgeschlossen. Napoleon hatte hierdurch einen neuen schweren Schlag erlitten.

Der Tilsiter Frieden im Zusammenhang mit Napoleons Plänen gegenüber England. Das Berliner Dekret vom 21. November 1806, welches die Handelssperre gegen England verhängte, ist durch die Folgen der verlorenen

Schlacht von Friedland auch für Rußland maßgebend geworden. Napoleon hat in dieser Zeit vergeblich den Versuch gemacht, durch die Vermittlung Rußlands zum Frieden mit England zu gelangen. Diese Verhandlungen mit Rußland beim Abschluß des Tilsiter Friedens, anstatt den damals fast wehrlosen Gegner vollends zu demütigen, sind wieder so charakteristisch, sie bedeuten eigentlich eine so ungeheure Schwenkung in der „Eroberungspolitik" Napoleons, daß sie nur richtig zu verstehen sind, wenn wir sie aus der Stellung Napoleons England gegenüber ableiten. Wenn England Frankreich Luft ließ zur Neubelebung seines Seehandels, zur Schaffung eines großen Kolonialreiches, wollte Napoleon ihm Hannover und Malta zurückgeben und ihm auch sonst die Hand bieten zum ehrenvollen Frieden. Falls England die Vermittlung ablehnte, versprach Napoleon in einem geheimen Zusatzartikel, daß Alexander als Gegenleistung für das Zusammengehen mit Frankreich Finnland von den Schweden erhalten, daß Rußland vor allem nach Aufteilung der Türkei das „Testament Peters des Großen" antreten sollte durch Festsetzung am Meer, am Bosporus.

In jenen Tagen hat in den Gedanken des genialen Kaisers die Erde eine neue herrliche Gestalt angenommen. Durch wiederholte eindringliche Verhandlungen mit dem Zaren auf dem historischen Floß auf der Memel und später in Tilsit hat Napoleon ihnen Ausdruck verliehen. Ungeheuer ist somit die Bedeutung dieses Friedens im Rahmen der Geschichte Napoleons. Sie war der Schlüssel zu seiner Politik bis zum Jahre 1810. Neben diesen Verhandlungen treten alle anderen zurück oder sind doch erst durch sie zu verstehen.

Aber England wies jeden Frieden zurück, der ihm eine Einschränkung seiner merkantilistischen Weltherrschaft bringen sollte. Die erste Antwort auf Napoleons Friedensvorschläge war die dänische Expedition 1807, und der Kaiser wußte, daß nur Fortsetzung des Krieges, d. h. die strikte Durchführung der Kontinentalsperre, ihn England gegenüber vorwärts bringen konnte.

Militärische Folgen der Kontinentalsperre. Die Kontinentalsperre brach zusammen. Als Rußland erkannte, daß eine Verhinderung des freien Güteraustausches seinen wirtschaftlichen Ruin herbeiführte, hat es gegen Napoleons Wünsche verstoßen und Englands Waren Zulaß gewährt. Die herrlichen Pläne von Tilsit zerstoben, weil Englands Seeherrschaft, seine Beherrschung des Welthandels mächtigere Kräfte waren, als jener durch glänzende Versprechungen und gleißende Hoffnungen zusammengefügte Kontinentalbund. Im Jahre 1810 zog Napoleons Heer zur Bestrafung seines ungehorsamen früheren Freundes und Verbündeten in die Ebenen Rußlands ein. Seine Vernichtung leitete die Ära der Freiheitskämpfe gegen Bonaparte ein.

Wir sehen also die Kontinentalsperre als militärische Aktion, als Waffe gegen England zunächst deshalb versagen, weil die Kriegführung Frankreichs gegen die Staaten, welche es zu ihrer Aufrechterhaltung politisch bestimmen mußte, allmählich seine Kräfte verzehrte.

Wirtschaftliche Wirkungen der Kontinentalsperre auf England. Wie stand es nun um England in der auf Trafalgar folgenden Zeit, als seine dort endgültig errungene Seeherrschaft seinem Seehandel ungestörte Bewegungsfreiheit gegegeben hatte?

Napoleons Dekret vom 21. Oktober 1806 verfügte, daß die britischen Inseln als im Blockadezustand befindlich zu betrachten seien, daß alle nach England gerichteten Postsachen und alle aus England und seinen Kolonien stammenden Waren weggenommen und daß kein Fahrzeug, das nach Erlaß des Dekrets in England oder seinen Kolonien gewesen wäre, in einem französischen oder verbündeten Hafen aufgenommen werden sollte. Jeder dort etwa angetroffene Engländer sollte als Kriegsgefangener festgenommen, alles Eigentum englischer Untertanen als Prise konfisziert und der Handel mit Waren englischen Ursprungs verhindert werden.

England verordnete daraufhin, daß die Häfen aller Länder, von denen die englischen Schiffe ausgeschlossen seien, als blockiert zu betrachten wären und daß alle Produkte solcher Länder oder ihrer Kolonien als gute Prise zu gelten hätten. Die Schiffe neutraler Staaten dürften mit den als blockiert geltenden Häfen nur von England aus dorthin verkehren.

Napoleon hatte sodann durch das Mailänder Dekret vom 17. Dezember 1807 weiter verfügt:

„Jedes Fahrzeug, welcher Nation es auch angehöre, das die Durchsuchung durch englische Kreuzer geduldet oder in England Abgaben bezahlt hat, ist vogelfrei; jedes Schiff, das aus einem in Englands Macht befindlichen Hafen kommt oder nach einem solchen bestimmt ist, ist gute Prise."

Aus diesen Verordnungen geht die Erbitterung des wirtschaftlichen Kampfes, ihre Wirkung als politische und militärische Waffe zur Genüge hervor. In verschiedenen kurzen Zeiträumen bis 1810 hat England es vermocht, seinem Handel Einfallstore in den Kontinent wenigstens für kurze Zeit offen zu halten und damit finanziell zu bestehen. Anderseits hat Napoleon verschiedentlich selbst Lizenzen erteilen müssen zur Durchlassung bestimmter englischer Waren auf den Kontinent gegen seinen Schatz bereichernde hohe Zölle. Die Notwendigkeit des unbedingten Bedarfs nach gewissen Waren zwang ihn, sein eigenes System wissentlich zu durchbrechen. Nebenher hat ein ausgebreiteter Schmuggelhandel dafür gesorgt, daß der englische Handel nach dem Kontinent nie ganz aufhörte. Ebenso hat umgekehrt die englische Regierung einen gewissen, dem Lande vorteilhaften Handel, von dem Kontinent ausgehend, gleichfalls gegen hohe Abgaben gestattet.

Aber alles in allem muß man anerkennen, daß Napoleon im Jahre 1810 sein Ziel fast erreicht hätte. Infolge verschiedener ungünstiger Umstände war England in diesem Jahre nahe daran, Frieden schließen zu müssen, vor allem, weil es infolge wirtschaftlicher Stockungen kein Geld mehr zur Fortführung des Krieges ins Land bekam. Es war ein außerordentliches Glück für England, daß gerade in dieser Zeit der Umschwung einsetzte dadurch, daß der Agrarstaat Rußland so notwendig auf die Ausfuhr seiner landwirtschaftlichen Produkte angewiesen war, daß er im Jahre 1810 den Zwang der Kontinentalsperre abschüttelte und in einem neuen Zolltarif englische Industriewaren gegen entsprechende Ausfuhr seiner Produkte ins Land hineinließ. Die hierauf erneut einsetzenden kontinentalen Kriege schafften England Luft und führten schnell zu seinem erneuten wirtschaftlichen Aufblühen.

Dieser Zusammenhang, die gegenseitige Beeinflussung des wirtschaftlichen und des politisch-militärischen Momentes, das bestimmend über dieser ganzen Epoche

schwebte und ihr das Gesetz des Handelns diktierte, verdient immer wieder unsere Aufmerksamkeit; denn es war nur dadurch möglich geworden, dem englischen Handel sein Monopol zu geben und als Gegenwirkung die kontinentalen Staaten ihm zu verschließen, daß bei Trafalgar die nichtenglische Seemacht Europas zusammengebrochen war.

Wirtschaftliche Wirkungen der Kontinentalsperre auf den Kontinent. Es erübrigt nun noch, mit einem Wort die Frage zu streifen, ob in rein wirtschaftspolitischer Beziehung die Kontinentalsperre auch einen ähnlichen Mißerfolg bedeutet hat, wie in ihrer Anwendung als militärische Waffe, ob die rein wirtschaftlichen Folgen von Trafalgar für den Kontinent nur schädliche gewesen sind.

Napoleon hatte den europäischen Staaten verkündet: „Kein Festlandstaat hat das Recht, Englands Seetyrannei und merkantiler Zwangsherrschaft gegenüber neutral zu bleiben. Das Festland solle zusammenstehen, sich frei machen von der industriellen Abhängigkeit von England, es solle selbst eine eigene, England überflügelnde Industrie gründen.“ In St. Helena hat er einmal geäußert: „Wenn ich nicht unterlegen wäre, so würde ich die Gestalt des Handels ebensosehr wie die Straße der Industrie geändert haben.“ Das heißt aber mit anderen Worten: Napoleon wollte nicht ein gleichmäßiges Emporblühen aller hinter der Kontinentalsperre stehenden Nationen, er wollte in erster Linie Frankreich wirtschaftlich, d. h. industriell entwickeln. Paris sollte an die Stelle von London treten.

Es sind nun tatsächlich noch während des Krieges und hinter der Kontinentalsperre in Frankreich selbst solche günstigen Wirkungen eingetreten. Die französische Manufaktur hat sich kräftig entwickelt und vom Ausland unabhängig gemacht. Auch Belgien, die linksrheinische und selbst die heutige westdeutsche Industrie kann teilweise ihr Emporblühen auf jene handelspolitischen Maßnahmen der Kontinentalsperre zurückführen. Gegenüber dieser Entwicklung hat England auch späterhin sein vorheriges merkantiles und industrielles Übergewicht im alten Umfange nicht zurückzugewinnen vermocht.

Gesamtwirkung von Trafalgar auf England.

Im Fluge haben wir die wichtigsten politischen Wirkungen der Seeschlacht von Trafalgar oder besser die Folgen der Vernichtung bzw. Vertreibung jeder Napoleon zur Verfügung stehenden und gegen England einzusetzenden Streitkräfte von der See vor unseren geistigen Augen vorüberziehen lassen. Unmöglich ist es, jene so wichtigen Ereignisse und Verhältnisse so beredt, so klar und anschaulich auf wenig Raum zu schildern, wie sie es in ihrer Wirkung damals und bis auf das heutige Geschlecht verdienen. Ein Mann wie Clausewitz konnte nach den Napoleonischen Kriegen sein klassisches Werk „Vom Kriege“ schreiben, ohne des Seekrieges und seiner Kräfte und Folgen überhaupt nur Erwähnung zu tun. Auch viele Geschichtswerke der Folgezeit behandeln die Schlacht von Trafalgar und ihre Wirkungen auf wenigen Zeilen. Heute ist das nicht mehr möglich. Ein Weltreich ruht sichtbar auf den Wirkungen jener Schlacht. Der in ihr siegreiche Führer wurde mit Recht zum allverehrten Nationalhelden in dem Lande, das noch heute das lebendigste Beispiel dafür ist, welchen Einfluß Seemacht auf die Geschichte ausübt.

Digitized by Google

Tsuschima.

Während vor hundert Jahren die Vernichtung des Gegners zur See das erste wichtigste Kriegsereignis war, dessen Folgen erst 13 Jahre später Frieden brachten, war Tsuschima die letzte Schlacht im Russisch-japanischen Kriege und führte schon nach wenigen Monaten zum Niederlegen der Waffen.

Nicht wie damals war ein ganzer Erdteil in den Krieg hineingezogen, sondern nur ein kleiner Teil Ostasiens wurde vom Kriege berührt. Es kämpfte in diesem Kriege nicht wie dort auf der einen Seite eine reine Seemacht, welcher verbündete Staaten erst in Festlandskriegen die volle und dauernde Ausnutzung des Seekrieges erringen mußten, sondern hier hat die Herrschaft zur See einem zu Lande und zur See gleich wehrhaften Inselvolke dazu gedient, selbst durch Überbrücken der See den Gegner im Landkriege zu besiegen.

Wir wollen, wie bei Besprechung der politischen Wirkungen der Schlacht von Trafalgar, auch die über die Beherrschung der See im Russisch-japanischen Kriege endgültig entscheidende Schlacht von Tsuschima im Rahmen dieses Krieges betrachten als die folgerichtige Fortsetzung und den Abschluß einer lange vorbereiteten und tief gegründeten Politik beider Gegner. Wieder greifen Politik und Kriegführung untrennbar ineinander. Nur spielen jetzt in der Politik, der fortgeschrittenen kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung der Völker entsprechend, einmal innere Fragen und anderseits das, was man unter dem Begriff Finanzpolitik eines Staates zusammenfaßt, eine wichtige Rolle.

Die militärische und politische Lage vor der Schlacht.

Ranke hat einmal gesagt: „Jede Macht dringt so weit vorwärts, bis ihr von außen eine Grenze gesetzt wird.“ Die Entwicklung der russischen Herrschaft im Fernen Osten ist in solcher Weise vor sich gegangen. Zwei Jahrhunderte hindurch waren Offiziere, Beamte, Soldaten, Entdecker ostwärts gezogen, ohne daß man in Rußland selbst großes Interesse für jene großen, weiten, fernen Länder bekundet hätte. Erst unter Alexander III. schien die Zeit gekommen, das von Napoleon erfundene und eigentlich auf die orientalische Politik bezogene „Testament Peters des Großen“ dort am Stillen Meer in die Tat umzusetzen. Dieses Drängen Rußlands nach dem Meer war seit Jahrhunderten eine der großen treibenden Kräfte in der europäischen Politik gewesen. Es schien in eine neue, herrliche Bahn gelenkt nach den großartigen Erfolgen der russischen Diplomatie in dem dem Kriege voraufgehenden Jahrzehnt. Doch von Südosten her expandierte ein wehrhafteres Volk, die ostasiatische Großmacht Japan. Im höchsten Maße, unter Anspannung aller geistigen und wirtschaftlichen Kräfte seit dem Jahre 1895 zum Kriege vorbereitet, in dem Gefühl, das Recht auf seiner Seite zu haben, von lebhaftestem nationalen Ehrgefühl und Ehrgeiz beseelt, haben die Japaner am 8./9. Februar 1904 den ersten wuchtigen Schlag geführt, um das Vorwärtsdringen des russischen Riesen aufzuhalten und zurückzuwerfen.

Vor 100 Jahren hatte der Krieg in der kurzen Dauer des Friedens von Amiens eigentlich überhaupt keine Unterbrechung erfahren. Hier ging dem Kriegsausbruch ein langer friedlicher Streit darüber voraus, wer am besten gerüstet und

geschult zum Schlagen war, wenn der erste Schuß fiel. Diese Zeit ist von Japan in hervorragender Weise, von Rußland schlecht genutzt worden.

Seine Politiker hatten die Gefahr des Zusammenstoßes nicht in aller Schärfe erkannt. Man täuschte sich in jeder Weise über seinen Gegner. Die Friedensstrategie, d. h. die Sorge, beim Losschlagen seine Streitkräfte und deren Hilfsmittel in voller Leistungsfähigkeit aufmarschiert bzw. ausgebaut zu sehen, hat die verantwortlichen Leiter Rußlands nicht ernst genug beschäftigt. Volkscharakter und Organisation der Beamtenschaft sind weitere Hinderungsmittel dafür gewesen, im fernen Osten das Pulver trocken und die Hand am Schwert zu halten. Die vorher erwähnten, heute die Politik stark beeinflussenden inneren Verhältnisse haben ebensosehr Rußland von ernster Kriegsschulung und Rüstung abgelenkt, wie sie in Japan die Nation einmütig zusammenschlossen zum Existenzkampf gegen das Zarenreich.

Wirtschaftliche Momente wiederum Triebkräfte zum Kriege. Um wirtschaftliche Fragen ist letzten Endes der Krieg ausgebrochen. Wieder wie beim Beginn des vorigen Jahrhunderts haben sie zum Kampf der Völker geführt. Wie damals ein Nebeneinanderbestehen eines seebeherrschenden England und eines zu Lande starken, zur See noch ungebrochenen und schnell aufblühenden Frankreich unmöglich wurde, so konnte das zu Lande und zur See rüstige, auf Seehandel und Seegewalt angewiesene Japan es nicht dulden, daß eine russische Beherrschung jener Meeresteile, ein unter russischem Einfluß stehendes Korea, eine von russischem Geist verfaßte und kontrollierte Zollgesetzgebung in der für Berg- und Ackerbau gleich zukunftsreichen Mandschurei ihm den Weg zur eigenen, wirtschaftlich unbedingt notwendigen Expansion versperrte.

Ausschlaggebende Rolle der Seemacht. Wird dies als richtig anerkannt, so muß als das für die Erkämpfung und Erhaltung solcher Ziele ausschlaggebende Mittel die Seemacht angesehen werden. Jene Länder können nur wirklich erschlossen, ihre Hilfsquellen nur dann voll ausgenutzt werden, wenn ihre freie Verbindung mit dem Meer sichergestellt ist. Die Kontrolle der Verbindungswege ist aber nur ein anderer Ausdruck für Seeherrschaft. Seeherrschaft in den japanischen, koreanischen und nordchinesischen Gewässern war daher letzten Endes das eigentliche Kampfobjekt des Russisch-japanischen Krieges. Wer sie besaß, wurde zur „Paramount Power“, zur wahren Großmacht Ostasiens.

Rußlands letzter Einsatz. Betrachten wir nun in großen Zügen die letzte Entwicklung der Dinge bis zur Schlacht.

Die russische Port Arthur-Flotte sah, ohne kräftige Gegenwehr zu wagen, ihrem ruhmlosen Ende entgegen, die Festung selbst war aufs äußerste bedroht, die russischen Heere waren in der ersten großen Schlacht dem japanischen Ansturm gewichen, als Rußland mit der Entsendung des baltischen Geschwaders unter Rojestwenski seiner Absicht Ausdruck gab, unter Einsetzung aller noch verfügbaren Mittel noch einmal um die von vornherein verlorene Seeherrschaft zu kämpfen. Der Einsatz war groß. Die russische Finanzpolitik hat in jener Zeit Enormes geleistet, um die Mittel für ihn bereitzustellen. Aber dieser Einsatz war doch nicht zu groß; denn ein Erfolg, eine nur einigermaßen nachhaltige Schwächung der japanischen Flotte unter Aufrechterhaltung

einer nicht allzu schwachen eignen Machtstellung zur See konnte dem Kriege eine andere Wendung geben. Er konnte dem blutigen Ringen zu Lande mit einem Schlage Einhalt tun. Denn Japan sah seine Anstrengungen vereitelt, seine bisher errungenen Vorteile zerstoben, wenn die letzte russische Chance in diesem Kriege erfolgreich ausgenutzt wurde, wenn die Seeherrschaft dem Zarenreiche endgültig zufiel.

Wirkung des Geldes im Kriege. Unter der Oberfläche der Tagesmeinung, nur im Stillen und verhältnismäßig wenigen bekannt, befürwortete den letzten großen Einsatz Rußlands, um dem Kriege eine andere Wendung zu geben, noch eine besondere Macht, deren wir schon kurz Erwähnung taten, das Geld. Trotz aller Fehlschläge und Niederlagen hatte es die russische Regierung verstanden, immer wieder neue Anleihen aufzunehmen. Die schon bei Beginn des Krieges vorhandene bessere finanzielle Rüstung auf russischer Seite, der hohe Kursstand russischer Papiere, lassen im Vergleich mit den entsprechenden Verhältnissen in Japan wohl den Schluß zu, daß dort ein einziger militärischer Mißerfolg von größerer Bedeutung durch seine Rückwirkung auf den Staatskredit dem Kriege eine nicht mehr gut zu machende Wendung hätte geben können. So tat Rußland recht daran, auch das Letzte noch einzusetzen zur Bekämpfung und Schädigung der Japaner und wenn möglich zur Erkämpfung der den Gang des Krieges entscheidend beeinflussenden Seeherrschaft.

Rußlands Pläne gescheitert. Die baltische Flotte fuhr ostwärts unter Überwindung erheblicher diplomatischer und politischer Schwierigkeiten. Ihre Vereinigung und darauf folgendes gemeinsames Handeln mit dem Rest der Port Arthur-Flotte, vielleicht auch mit den Kreuzern in Wladiwostok, schien eine der großartigsten strategischen Operationen der Weltgeschichte werden zu sollen.

Rußlands Pläne scheiterten ebenso wie vor hundert Jahren diejenigen Napoleons. Die Fahrt der baltischen Flotte endete wie damals Villeneuves Kreuzfahrten nach Westindien und im Atlantik mit Zusammenbruch der Seemacht und Vernichtung. Nicht Kämpfen, nicht Vernichten des Gegners war ihr erster Gedanke, sondern Vermeidung des Kampfes solange wie möglich, Erreichen eines strategischen Zieles, anstatt in Anwendung und Ausnutzung richtiger taktischer Grundsätze am 27. Mai 1905 die aufgezwungene Schlacht durchzuschlagen.

Die militärische und politische Lage nach der Schlacht.

Im Gegensatz zu Trafalgar hat Tsuschima fast unmittelbar und mit einem Schlage außerordentliche militärische und politische Wirkungen ausgeübt. Die russische Seemacht hatte am 28. Mai 1905 zu existieren aufgehört, die japanische unumstrittene Seeherrschaft war an demselben Tage endgültig gesichert.

Die unmittelbaren Folgen der Schlacht bis zum Friedensschluß. In Rußland leitete kein Napoleon die Operationen zu Lande und zu Wasser und plante ungebeugt, wie jener nach Trafalgar, neuen Kampf mit der siegreichen Seemacht. Es war unmöglich, dem nunmehr in moralischer, personeller und materieller Beziehung unendlich überlegenen Gegner auch nur etwas von den erkämpften Vorteilen zu nehmen. Rußland besaß nur noch im Schwarzen Meer einigermaßen wehrkräftige Schiffe. Sie waren aber dort eingeschlossen, und die nächste Zukunft zeigte, daß die

innere Revolution Rußlands die Indisziplin der Besatzungen bis zum Vaterlandsverrat entwickelt hatte. Die Worte „Rußland“ und „Seemacht“ waren für absehbare Zeiten zwei nicht mehr miteinander vereinbare Begriffe geworden.

Die japanischen Armeen standen in der Mandschurei dem immer weiter sich zurückziehenden Gegner gegenüber. Ihre rückwärtigen Verbindungen, ihre Zufuhren, ihre Basis war gesichert. Auf kürzestem Wege stand über See die Verbindung mit der Heimat offen. Korea bis zum Yalu, um dessentwillen eigentlich der Krieg ausgebrochen zu sein schien, wurde von Japanern regiert. Port Arthur war gefallen, Rußland aus seiner vorgeschobenen und gefestigten Position am eisfreien Meere geworfen. Die Mandschurei war zum größten Teil von den gegnerischen Armeen besetzt. Im schnellen Zuzug strömten hinter ihnen Japaner ins Land hinein, um die wirtschaftliche Ausbeute zu beginnen.

Auf russischer Seite konnten die größten Anstrengungen es nicht bewirken, durch die während des ganzen Krieges bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit beanspruchte sibirische Bahn erhebliche Verstärkungen nach dem Kriegsschauplatz zu bringen. Ungeheuer waren schon Unterbringungs- und Verpflegungsschwierigkeiten, die Anforderungen an Nachschub von Munition und sonstigem Kriegsmaterial gewachsen. Der den asiatischen Kontinent durchquerenden eingleisigen sibirischen Bahn stand auf der anderen Seite der schnellste, billigste und beste Verbindungsweg gegenüber, die See.

So haben in unmittelbarer Nachwirkung der Seeschlacht von Tsuschima die Russen ihre Sache aufgegeben. Gemäß der ausschlaggebenden Bedeutung dieses Ereignisses, noch unter dem Eindruck der Kunde von der seit dem Tage von Trafalgar nicht geschauten Vernichtung der Seemacht eines großen Staates, erwartete die Welt, daß die im August 1905 durch amerikanische Vermittlung eingeleiteten Friedensverhandlungen Japan ganz oder doch zum allergrößten Teil das endgültig zusprechen würden, was ihm unmittelbar durch die Schlacht von Tsuschima zugefallen war.

Der Ausgang der Friedensverhandlungen entsprach diesen Erwartungen nicht in allen Punkten. Die Japaner mußten sich mit Bedingungen zufrieden geben, welche hinter den durch ihre Waffenerfolge so wirksam unterstützten Wünschen erheblich zurückblieben. Trotz der schwierigen, ja drohenden inneren Lage ist es den russischen Staatsmännern unter Hinweis auf die größere Finanzkraft ihres Landes und die dadurch mögliche Fortsetzung des Landkrieges bis zur finanziellen Erschöpfung des Gegners gelungen, Japan zum Einlenken zu bewegen. Japan fühlte sich selbst nach dem so großen Erfolge zur See und trotz der aus ihm entspringenden wirtschaftlichen Vorteile nicht stark genug, um die Kraftprobe einer Verlängerung des Krieges unter weiterer größter Anspannung der finanziellen Hilfsmittel anzutreten. Es verzichtete auf die zuerst geforderte zweite Hälfte von Sachalin, auf die Herausgabe der in neutralen Häfen internierten russischen Kriegsschiffe, auf eine Beschränkung der russischen Flottenmacht in den ostasiatischen Gewässern und schließlich sogar auf eine Kriegskostenentschädigung.

Wir denken bei Erwähnung der wichtigen Rolle, welche das Geld hier gespielt hat, an jenen Zustand wirtschaftlicher und finanzieller Depression zurück, welcher 1810/11 in England herrschte, ehe ihm nach Vernichtung der französischen Invasionsarmee in Rußland dessen Grenzen sich öffneten. Die kriegerische Aktion, die offensive

Stoßkraft erlahmt, je mehr die Geldfrage Einfluß auf sie gewinnt. Je größer und gewinnbringender der durch die Kriegsflotte geschützte Seehandel einer Nation ist, je länger er den unmittelbaren Folgen des Krieges entrückt ist, desto länger wird auch ein Staat imstande sein, in mehr oder minder ausgedehnter Fortführung seines Innenhandels und seiner Industrie finanzielle Kräfte zur Fortführung des Krieges bereit zu finden.

Politische Wirkungen der dauernd gefestigten Seemachtstellung Japans. Nach der Vernichtung der russischen Flotte in Ostasien hat Japan den unbestritten ersten Platz im fernen Osten eingenommen. Weder Amerika, noch eine europäische Macht, selbst England einbegriffen, ist ihm dort gewachsen. In der nächsten Zukunft wird Japan das erste Wort in der ostasiatischen Politik sprechen, und viele Anzeichen deuten darauf hin, daß die neue Großmacht ihren politischen Einfluß noch erweitern will. Sie kann das tun, weil er auf der festen Basis einer wehrhaften und noch immer wachsenden Seemacht gegründet ist.

In der politischen Weltlage von heute sind besonders zwei große und mächtige Konstellationen von Bedeutung: Das englisch-japanische Bündnis und die Annäherung Frankreichs an England, die sogenannte entente cordiale. Nächst dem Sieger hat die Seemacht England den größten Vorteil von dem durch Tsuschima endgültig entschiedenen Zustand der Dinge gehabt. Japan war erneut bündnisfähig geworden. Seine Flotte deckte jede militärische Unternehmung zu Lande, sie deckte auch die eventuelle Sicherung des indischen Reiches durch Japans Armeen. Ohne siegreiche Flotte war eine solche Sicherung, ein Bündnis mit Japan für England von geringem Wert; denn eine in den ostasiatischen Gewässern maritimen Einfluß ausübende feindliche Macht konnte solche Überbrückung der See verhindern.

Und weiter: Weil Japans Flotte, siegreich, kampfkräftig, überragend in Ostasien dominierte, weil Rußland für England in jeder mit Seemacht rechnenden Überlegung den Wert Null eingenommen hatte, konnte England fast seine gesamte Flottenmacht in der Heimat sammeln und als ein mächtiges Schwergewicht einsetzen für seine europäische Politik. Die jetzige Verteilung und Organisation der englischen Flotte, ihre Friedensstrategie und ihr Aufmarsch für einen eventuellen Konflikt Englands beruht letzten Endes auf Japans Sieg bei Tsuschima. Der immer inniger gewordene Anschluß Frankreichs an England, der undenkbar ist, wenn Rußland Sieger geblieben, wenn an Stelle von Japan Rußland zur unumstrittenen Vormacht Ostasiens geworden wäre, hat weiter dazu beigetragen, die politische Machtstellung Englands zu verstärken.

Die Wirkungen der bei Tsuschima dauernd gefestigten Seemachtstellung Japans haben sich also über die ganze Welt erstreckt. Denn auch die Vereinigten Staaten sind stark, vielleicht am stärksten von allen Großmächten, daran interessiert, in welcher Weise die so schnell gewachsene Seemacht Japans Einfluß auf die im ganzen Gebiet des Stillen Ozeans der Entscheidung harrenden Fragen gewinnen wird.

Trafalgar hat Europa, Tsuschima hat die ganze Welt bewegt. Weder damals noch heute konnte die Kriegsflotte eines Großstaates als politischer Faktor verschwinden, ohne daß die Geschicke anderer Staaten davon lebhaft berührt werden. Denn dem Ausgleich der Rechnung im Kriege, als einem Höhepunkt im Leben der Völker, geht dauernd politisches Streben und Fordern voraus, das für die heutige Weltpolitik mehr und mehr in der Seemacht eines Staates Rückhalt und Nachdruck findet.

Wirtschaftspolitische Wirkungen für Japan, gegründet auf die Beherrschung der Seewege und des Seehandels. Aus wirtschaftlichen Gründen haben die Japaner Krieg geführt, und auf wirtschaftlichem Gebiete liegen die unmittelbarsten, die greifbarsten Erfolge ihrer siegreichen Kämpfe.

Die schnell aufschießende japanische Exportindustrie, die Dichtigkeit der Bevölkerung, die Intensität des Ackerbaues und der winzige Umfang der bäuerlichen Grundstücke, mit einem Wort die zwingend notwendige wirtschaftspolitische Expansion wies zur Festsetzung auf dem asiatischen Kontinent. Der Bestand und die Fortdauer dieser über das Inselreich hinausgreifenden Bewegung war ganz und gar davon abhängig, daß Japan die See zwischen sich und dem Kontinent beherrschte, daß sich ihm reiche Länder öffneten als Arbeitsfeld für seinen Überschuß an Bevölkerung. Nach Korea und der Mandschurei strömt jetzt die japanische Auswanderung, und es ist nur eine Frage der Zeit, daß jene zukunftsreichen Länder wirtschaftspolitisch von Japan beherrscht werden. Die Kürze des Seeweges, die Billigkeit des Transports ermöglicht es ihm, jeden Konkurrenten aus dem Felde zu schlagen. Ohne Zweifel wird die energische Erschließung jener reichen Länder in wenigen Jahren jede Spur des letzten Krieges im Wirtschaftsleben Japans verwischt haben, zumal in der Geschichte der Völker ein siegreicher Krieg stets ein mächtiger Impuls für neue große wirtschaftliche Unternehmungen gewesen ist.

Wenn auch Korea und die Mandschurei die besonderen, wirtschaftlich zu nutzenden Kriegsobjekte Japans waren, so kann der wirtschaftspolitische Einfluß Japans auch auf China selbst gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Auch dieser basiert auf Japans Seemachtstellung; denn russischer Sieg hätte dem 400 Millionen-Reich ganz andere Wege gewiesen.

Schon seit 1894, d. h. seit Beendigung des chinesisch-japanischen Konfliktes hat Japan seinen wirtschaftspolitischen Einfluß in China ausgebreitet. Besonders das Yangtse-Tal ist, wie für die anderen rivalisierenden Mächte, auch das Ziel Japans gewesen. Nun geht das chinesische Riesenreich ohne Schwanken und ohne Hemmnis einer ungleich schnelleren Erschließung entgegen, an welcher Japan der Löwenanteil zufallen muß, weil es der wirtschaftlich Stärkste unter den Einlaß und Einfluß begehrenden Mächten ist.

Mit dieser wirtschaftspolitisch führenden Stellung und eigentlich durch sie erst zum Leben erweckt, geht das gesteigerte Zusammengehörigkeitsgefühl, das Rassenbewußtsein der gelben Welt Hand in Hand. Das wirtschaftliche Hinausgreifen auf ferner liegende Länder, auf Indochina, Siam, Anam, Indien, Australien sowie die Inselwelt des Stillen Ozeans, macht Japan zum „workshop“ jener ostasiatischen, indischen und australischen Welt, wie einst England nach dem Jahre 1815 „workshop of the world“ genannt werden konnte. Die siegreiche Seemacht genießt hier wie dort wirtschaftliche Vorteile, denen gegenüber die im Frieden für ihre Schaffung und Erhaltung aufgewendeten Mittel geringfügig erscheinen.

Wirtschaftspolitische Wirkungen für Rußland, herrührend von dem Verlust seiner bisherigen Seemachtstellung. Rußlands Zukunft liegt auf dem Weltmeer — war durch Jahrhunderte hindurch die Losung der russischen Politik. Wenn auch die Aspirationen der großen Katharina am Bosporus nie ganz aufgegeben

worden sind — wir erinnern uns z. B. des Tilsiter Vertrages im Jahre 1807 —, so waren sie doch seit dem Berliner Frieden 1878 in den Hintergrund getreten, da als größeres und ohne Widerstand einer wehrhaften Großmacht zu erreichendes Ziel das Weltmeer im fernen Osten winkte. Eine enorme Kulturarbeit ist auf dem Wege dorthin von Rußland geleistet worden. Sie sollte gekrönt werden durch Erwerbung eisfreier Häfen, durch Belebung des Land- und Seeverkehrs in den unter russischer Herrschaft stehenden bzw. nur russischem Einfluß zugänglichen Gebieten auf Liaotung, in der Mandschurei und in Korea.

Der Zusammenbruch der russischen Seemachtstellung in Ostasien hat jene Pläne für alle Zeiten in ihrem wichtigsten Teil zuschanden gemacht, und die vorher geschilderte, für Japan so überaus günstige wirtschaftliche Position wird aller Wahrscheinlichkeit nach die Russen mit friedlichen Mitteln noch weiter westwärts zurückdrängen, als es die Abmachungen des Friedens von Portsmouth festgelegt haben. Die wirtschaftliche Stellung Rußlands im fernen Osten stand und fiel mit seiner Machtstellung zur See.

Wenn wir an dieser Stelle und auch sonst auf den Einfluß der mit den Mißerfolgen im Kriege zu Lande und zu Wasser in enger Verbindung stehenden inneren Verhältnisse Rußlands nicht näher eingegangen sind, so geschieht das aus dem schon anfangs erwähnten Grunde: Die Wirkungen der letzten Kriegsereignisse zittern noch zu lebhaft in uns nach, um uns ein klares Bild ihres vollen Einflusses auf die Zukunft zu gewähren.

Es ließe sich noch vieles sagen über die übertriebene und falsche Meinung von einer gelben Gefahr, von hohem wirtschaftlichen Nutzen anderer Mächte durch die unter Japans Leitung erfolgende Erschließung Ostasiens, von weiterer Verschiebung politischer Verhältnisse, herrührend von Rußlands Unterliegen. Doch wir wollen uns bescheiden, denn der Zweck unserer politischen Ausführungen scheint erreicht.

Auch die Beantwortung aller dieser Fragen kann das nicht mehr ändern, sondern nur verstärken, was wir als Kernpunkt erkannt haben: Die bei Tsuschima erkämpfte Seemachtstellung Japans hat eine neue Epoche der Weltgeschichte eingeleitet und kann in ihren politischen, ihren militärischen und wirtschaftlichen Wirkungen würdig der Stellung Englands zur Seite gestellt werden, welche es infolge der Wirkungen der Seeschlacht von Trafalgar als mächtiges Weltreich eingenommen hat.

II. Trafalgar und Tsuschima als Wegweiser für die moderne Flottenführung.

Wir wollen in diesem zweiten Teil unserer Arbeit nunmehr versuchen, aus der Beschaffenheit von Personal und Material bei Sieger und Besiegtem und ferner aus dem Einfluß, den diese auf den Ausgang der beiden Schlachten ausgeübt hat, solche Grundsätze für die moderne Flottenführung abzuleiten, welche ihr als Wegweiser, d. h. als eine feste Richtlinie für eine zukünftige Weiterentwicklung dienen können.

In einer bekannten Geschichte des Materialismus wird die Behauptung aufgestellt, daß in Kriegen die Schlachten nur äußerlich erkennbare Marksteine sind, daß

die eigentliche Entscheidung schon vorher gefällt ist, daß sie dieselbe bleibt, gleichgültig, wie und wo sie sich ereignet.

Wir werden — um es vorweg zu nehmen — uns dieser Auffassung nicht ohne Einschränkung anschließen. Die Macht der Persönlichkeit, die Initiative, das Erfassen des richtigen Augenblicks spielen oft in der Seeschlacht eine so entscheidende Rolle, daß sie zwar den endgültigen Ausgang fundamental nicht ändern, ihn aber doch erheblich beeinflussen können.

Jede Periode der Geschichte, jede einzelne maritime Waffenentscheidung stellt sich zudem in anderem Lichte dar, wenn man mit anderen Voraussetzungen an ihre Betrachtung herangeht; denn absolut wahre, objektive Geschichtschreibung ist ein Ideal, — sie ist unerreichbar. So bleibt für jeden einzelnen und auch für uns die Aufgabe neu zu lösen, selbst einzudringen in das Gebiet der Geschichte, welches dem Studium zugrunde liegt, nach ihren Lehren zu forschen, um festzustellen, wie weit notwendigerweise die eine oder andere Nation siegen mußte und ferner, wie weit erst in der Stunde der Entscheidung selbst der Ausgang der Schlacht endgültig bestimmt wurde.

Begleiten wir zu diesem Zweck zunächst die Flotten in die Schlacht vom 21. Oktober 1805 sowohl, wie in jene vom 27./28. Mai 1905. Besser als Daten und Zahlen sollen uns so ihr Personal und Material vor Augen treten.

1. Die eingesetzten personellen und materiellen Kräfte.

Trafalgar.

Der Sieger.

Dem Führer das erste Wort. In zündenden Worten, in Poesie und Prosa ist erst vor kurzem sein Andenken geehrt worden, nicht nur in England, sondern in der ganzen Welt. Lord Rosebery sagte von ihm: „Nelson ist der größte und uns teuerste unter unseren Helden. Dieses Gefühl ist uns in Fleisch und Blut übergegangen, wenn wir es oft auch nicht mit Worten beschreiben können. Er ist auch in den Augen der ganzen Welt der eine Blitzstrahl ohnegleichen, wie England sonst keinen besaß. Wir können uns sonst keines so unbestrittenen Genius, keines treueren Patrioten, keines Wesens rühmen, das so wie er von dem heiligen Feuer edlen Ehrgeizes berührt war."

Am 15. September 1805 verließ Nelson sein Vaterland für immer. Der Jubel der Bevölkerung über das Heißen seiner siegreichen Flagge begleitete die Ausfahrt der „Victory". Körperliche Leiden haben ihn in jenen letzten Wochen seines Lebens nur wenig geplagt. Der Geist herrschte über den Körper. Glühender Ehrgeiz, seinen Taten die Krone aufzusetzen, noch höher zu steigen, noch größer zu werden an Ruhm und Ehren, war eins mit der Liebe zum Vaterlande, mit dem heißen Wunsche, die durch Napoleon drohende Gefahr von ihm abzuwenden. Am 28. September übernahm er vor Cadix das Kommando von Collingwood, begrüßt mit Enthusiasmus von der Flotte, die er zum Siege führen sollte. Die Macht seiner Persönlichkeit war wirksam in jeder Anordnung, in jeder Ausführung seiner Befehle. Das von ihm auf Grund sorgfältiger Studien entworfene Memorandum zum Angriff auf die feindliche Flotte wurde mit dem größten Beifall aufgenommen. In vielen Besprechungen hat Nelson es seinem zweiten Admiral Collingwood und seinen

Kommandanten erläutert. Sein taktisches Verständnis schaffte Klarheit in allen Dispositionen. Die Idee, den Gegner zu vernichten, nicht nur zu schlagen, wurde zum Allgemeingut der Flotte. Ein Zauber muß von diesem Manne ausgegangen sein, wie es uns die Geschichte nur von wenigen großen Männern zu berichten weiß.

Nelsons einzige große Sorge in jenen Tagen, daß der Feind sich nicht zum Kampfe stellen oder etwa unbemerkt entweichen könnte, schwand in den Morgenstunden des 21. Oktober endgültig dahin. Freudigen Herzens, in dem stolzen Bewußtsein, seine Pflicht getan zu haben, führte er seine Flotte an den Feind.

Collingwood und die Kommandanten Nelsons, seine „band of brothers“, wie er sie haben wollte und bezeichnete, sind in jenen Tagen unter Zurückstellung kleinlicher Gefühle einmütig bestrebt gewesen, auf Nelsons Pläne einzugehen. Sie sind darin vorbildlich geworden.

Die Besatzungen der englischen Schiffe standen auf dem Höhepunkt ihrer Ausbildung in Seemannschaft und Artillerie. Mit eiserner Hand hatte Jervis Disziplin und Ordnung geschaffen. Seit jenen dunklen Tagen, an welchen Englands Söhne der Regierung ihres eigenen Vaterlandes als murrende und meuternde Schar gegenüberstanden, hatte sich ein völliger Umschwung vollzogen. Die Mannschaften waren in dem jahrelangen, mühseligen und aufreibenden Blockadedienst vor den französischen Kriegshäfen kriegsgewohnt und abgehärtet geworden. Sie hatten gezeigt, daß sie jeder Anforderung gewachsen waren. Das Losschlagen, der wirkliche Kampf auf offener See, bedeutete für sie ein Aufatmen, eine Erleichterung, und sie ersehnten es herbei.

Mahan hat für die Frankreich blockierenden englischen Schiffe jener Zeit das poetische Wort geprägt von den „far distant storm beaten ships“, welche schon „vor Trafalgar zwischen Napoleon und der Herrschaft der Welt standen“.

Der Geist, der die englische Mannschaft am 21. Oktober 1805 beseelte, geht vielleicht nicht am schlechtesten aus dem folgenden Tagebuchauszug eines englischen Seekadetten hervor:

„Als wir uns der feindlichen Flotte näherten, wurde ich mit Befehlen unter Deck geschickt und war äußerst betroffen von den Vorbereitungen der Mannschaft zum Kampf. . . Einige schärften ihre Entermesser, andere putzten die Geschütze, gerade als wenn eine Inspizierung bevorstände, anstatt eines blutigen Kampfes. Drei oder vier tanzten wie als Herausforderung einen hornpipe. Alle schienen aber äußerst begierig, an den Feind zu kommen, blickten gelegentlich zu den Pforten hinaus und sprachen über den Wert der verschiedenen feindlichen Schiffe, deren einige schon alte Bekannte von früheren Gefechten her für sie waren.

Ich erhielt dann den Auftrag, Nelsons Signal »England expects that every man will do his duty« den Leuten auf dem Mitteldeck bekannt zu geben. . . . Als die Leute angetreten waren, sprach ich das Signal mit Würde Wort für Wort und erwartete, die Leute würden von Ehrfurcht über die Bedeutung dieses Augenblicks erfüllt sein. Doch »Jack« schätzte ihn nicht so ein; denn man konnte Gespräche hören wie: »Unsere Pflicht tun, natürlich werden wir unsere Pflicht tun! — Ich habe immer meine Pflicht getan, Du etwa nicht? — Laß uns nur erst längsseit von ihnen kommen, dann werden wir bald zeigen, ob wir unsere Pflicht tun!« . . . Dann brach laute Begeisterung aus — mehr, glaube ich, aus Liebe und

Bewunderung für ihren Admiral und ihre Führer, als aus voller Würdigung des bekannten Signals."

Der materielle Zustand der englischen Flotte entsprach der Ausbildung und dem Geist ihrer Besatzungen. Ohne Übertreibung kann man es aussprechen: Bei Trafalgar haben auf englischer Seite die besten Segelkriegsschiffe der Welt gefochten. Niemals vorher oder nachher ist ein solcher Höhepunkt erreicht worden. Die englische Schiffbaupolitik jener Zeit, die Zahl der großen (100 Kanonen) und der mittleren (74 Kanonen) Linienschiffe sowie die der Fregatten einer Flotte beruhte auf der Erfahrung von Jahrhunderten. Ihre Segeleigenschaften und die Seemannschaft englischer Besatzungen hatten sich bei der Verfolgung Villeneuves nach Westindien und zurück eben erst im hellsten Lichte gezeigt. Trotz des großen Zeitverlustes, der durch die Ungewißheit des Zieles der französischen Flotte entstanden war, ist Nelson nur wenig später in Westindien eingetroffen und hat durch Entsendung einer Fregatte nach England es der Admiralität ermöglicht, Villeneuve bei Finisterre zum Kampf zu stellen und ihn zur Aufgabe seines auf den Kanal gerichteten Kurses zu veranlassen.

Der Besiegte.

Als Führer der vereinigten französisch-spanischen Flotte war Villeneuve von Napoleon bestimmt worden. Die Geschichte meldet, daß der Kaiser nicht zuletzt deshalb auf ihn verfallen sei, weil er bei Abukir gezeigt habe, daß das Glück ihn begünstige. Er war damals mit wenigen Schiffen entkommen und so der Vernichtung entgangen.

„Von Ihrer erfolgreichen Ankunft vor Boulogne hängt das Geschick der Welt ab. Glücklich der Admiral, welcher den Ruhm, eine so denkwürdige Tat vollbracht zu haben, mit seinem Namen verknüpft sehen wird." — So oder in ähnlichen Worten hatte der Kaiser ihn immer wieder zur höchsten Kraftleistung anspornen wollen. Er hat nicht vollbringen können, was sein Kriegsherr von ihm verlangte. Seine schwache Natur vermochte die Verhältnisse nicht zu meistern, sie haben im Gegenteil ihm Unglück und Schmach bereitet, ohne daß er sich ein einziges Mal kraftvoll dagegen aufgelehnt hätte.

Eine gerechte Beurteilung seiner Leistungen erfordert die Anerkennung, daß ihm eine Riesenarbeit aufgebürdet war. Die französische Marine war in den Stürmen der Revolution zusammengebrochen. Durch das Daniederliegen des Seehandels fehlte es an seemännischem Ersatz zu ihrer Neubemannung. Die Werften, ungeschult und ohne ausreichendes Arbeitspersonal, ohne genügende Hilfsmittel und Werkzeuge, waren mit Arbeit überlastet. Sie stellten außerdem gleichzeitig auch das Material für Napoleons Landungsflottille her. Der eiserne Wille des Kaisers hatte aber den Wiederaufbau der Flotte befohlen, so wurde er versucht, und Villeneuve blieb die Aufgabe, daraus das Beste zu machen.

Er hat hierzu auch des vollen Beistandes seiner Unterführer entbehrt. Die französischen Offiziere hatten kein Vertrauen zu ihm wegen seiner früher bewiesenen Unentschlossenheit. Die spanischen Offiziere waren, abgesehen von allen aus dem Zusammengehen verschiedener Nationen immer entstehenden Reibungen, besonders deshalb ungehalten, weil Villeneuve bei Finisterre die Wegnahme zweier spanischer Schiffe nicht verhindert und keinen Versuch gemacht hatte, sie zurückzuerobern.

Digitized by Google

Am 11. August 1805 verließ die vereinigte französisch-spanische Flotte Coruña, um Napoleons Befehl nachzukommen und in den englischen Kanal einzulaufen. Diesen Entschluß, der hauptsächlich infolge der Angst, bei noch längerem Zaudern von Napoleon seines Kommandos enthoben zu werden, gefaßt wurde, hat Villeneuve zwei Tage später widerrufen. Auf haltlose Gerüchte hin befahl er den Rückmarsch nach Cadix, wohin zu gehen ihm Napoleon verhängnisvollerweise im äußersten Notfalle erlaubt hatte. Seine Tatkraft, sein Mannesmut, sein Verantwortlichkeitsgefühl war an jenem denkwürdigen und auf Jahrzehnte hinaus die maritime Zukunft Frankreichs beeinflussenden Tage so geschwächt, daß er das zufällige Umspringen des Windes von südlicher auf nördliche Richtung als ein Omen dafür ansah, daß das Schicksal ihn südwärts verweise! Wäre er auch nur als blindes und gehorsames Werkzeug seines Kaisers nordwärts vorgestoßen, so hätte er der englischen Flotte, ohne einen Nelson als Führer und durch falsche Strategie geschwächt, gegenübertreten, vielleicht den Zusammenbruch von Frankreichs Seemacht verhindern und der Politik seines Kaisers großen Nutzen bringen können. Statt dessen ließ er sich mit seiner ganzen Flotte von nur acht Schiffen unter Collingwood blockieren, ohne einen Vorstoß gegen sie zu wagen. Er schreibt Klagebriefe über Klagebriefe über mangelndes Entgegenkommen der Behörden, über Mangel an allem, was zur Ausrüstung seiner Schiffe gehört, über Eifersucht und geringe Unterstützung der spanischen Offiziere.

Als gebrochener, mutloser Mann gab er am 19. Oktober 1805 endlich den Befehl zum Verlassen des Hafens. Er ahnte, was ihm bevorstand, wie seine Befehle für das Verhalten in der Schlacht zeigen. Auf diesen Punkt wird später noch näher einzugehen sein. Wir werden auch zu prüfen haben, ob das folgende Urteil, welches Napoleon schon am 4. September in einem Brief an den Marineminister abgab, nicht allzusehr von Zorn über die verunglückte Invasion diktiert und daher als ungerecht bezeichnet werden muß. Napoleon schreibt: „Admiral Villeneuve ist ein Verräter und ein Feigling. Er ist ein Elender, welcher auf schimpfliche Weise entlassen werden müßte. . . .“

Tatsächlich wurde sein Nachfolger am 17. September ernannt und war auf dem Wege zur Übernahme des Kommandos, als Trafalgar geschlagen wurde.

Unter Villeneuves Unterführern gab es tüchtige und energische Offiziere. Besonders der dritte Admiral der französischen Flotte, Magon, war ein kriegserprobter, befähigter Offizier, der Villeneuves Unentschlossenheit bei Finisterre im Kampfe mit dem englischen Geschwader unter Calder aufs tiefste mißbilligte und dem Befehl des Kaisers gemäß nordwärts in den Kanal steuern wollte.

Fest steht auch, daß das Verhältnis mit den spanischen Führern viel zu wünschen übrig ließ. Ein in Cadix vor dem Auslaufen abgehaltener Kriegsrat gibt ein anschauliches Bild von den vielerlei Meinungen und Strömungen in Villeneuves Offizierkorps und bildet ein bewegliches Gegenstück zu jener Sitzung der Admirale und Kommandanten am 9. Oktober, in welcher Nelson sein Memorandum unter begeisterter allgemeiner Zustimmung erläuterte.

Der materielle Zustand der Schiffe, die Schulung und Disziplin der Besatzungen hatte sich nicht viel gebessert seit der Rückkehr von der ergebnislosen Fahrt nach Westindien. Kein Schiff der Flotte hatte damals weniger als 60 Kranke. Dieser Umstand

und die vielen unterwegs bei schlechtem Wetter erlittenen und nicht zu beseitigenden Beschädigungen waren für Villeneuve der äußere Vorwand gewesen, anstatt nordwärts zu gehen, Vigo anzulaufen. Die vor dem Auslaufen nach Westindien von den Engländern blockierte Flotte hatte keine Übungen in See abhalten können. Die überwiegende Menge der neuen, aus dem Binnenlande angeworbenen Matrosen lernte nur den Hafendienst kennen und versagte gänzlich, sobald auf See bei stürmischem Wetter Anforderungen an ihre seemännische Tüchtigkeit gestellt wurden. Ebensowenig hatten sie von Geschützbedienung mehr gelernt, als die einfachsten Übungen mit Exerziermunition, sie hatten also zum Teil überhaupt noch nicht mit scharfer Munition geschossen.

Es ist ohne weiteres klar, daß alle diese Nachteile der blockierten französischen Flotte zum großen und doppelten Vorteil der blockierenden englischen Flotte wurden, die in steter, in Wind und Wetter erhaltener Schulung zur höchsten Stufe der Ausbildung gelangen konnte.

Fragt man nun noch, ob nicht Villeneuves Fahrt nach Westindien der Ausbildung nutzbar gemacht werden konnte, so ist auch diese Möglichkeit fast unbedingt zu verneinen. Die Überfahrt mußte schnell erfolgen, um Erfolg zu haben. In Westindien war viel zu tun. Nelson war sicherlich gefolgt, konnte jeden Augenblick erscheinen. Als Nelson wirklich in den westindischen Gewässern eingetroffen war, segelte Villeneuve wieder so schnell wie möglich nach Europa zurück. Voller Sorge war der Blick rückwärts gerichtet, ob nicht etwa die Toppsegel der englischen Schiffe am Horizont auftauchten. Schießübungen waren auf der ganzen Reise schon deshalb nicht abgehalten worden, um die knappe Munition nicht vor einer Schlacht zu verfeuern.

Dieser personelle und materielle Zustand und diese geringe moralische Zuversicht konnte sich in der letzten Vorbereitungszeit zur Schlacht im Hafen von Cadix nicht ändern. Vielen Schiffen fehlte die volle Ausrüstung. An der vollen Besatzungsstärke der Flotte fehlten 2200 Mann.

Der letzte Brief des Kaisers an Villeneuve befahl, mit der vereinigten Flotte ins Mittelmeer zu gehen. Er schloß mit den Worten: „Greifen Sie an, wo immer Sie den Feind in unterlegener Stärke antreffen; greifen Sie ohne Zögern an, und machen Sie eine entscheidende Sache daraus."

So ging die französisch-spanische Flotte in See. Sie war durch den Kaiserlichen Befehl dazu gezwungen. Die Schlacht war am 21. Oktober mit oder ohne den Willen Villeneuves unvermeidlich geworden.

Tsuschima.

Der Sieger.

Wir wissen heute immer noch verhältnismäßig wenig von der siegreichen Flotte Togos. Es gehört zu den Eigenschaften dieses für die Mitwelt bis vor kurzem noch so rätselhaften Volkes, Stillschweigen zu bewahren über Dinge, deren Kenntnis es selbst mit Blut erkämpft hat und nun mehr als andere Nationen für die Zukunft ausnutzen will. Immerhin wissen wir genug, um die Grundlinien des japanischen Erfolges beurteilen und Lehren für uns ziehen zu können.

Man hat den japanischen Führer „eine bedeutende Mittelmäßigkeit" genannt.

Ob mit Recht oder mit Unrecht? Machtvolle Persönlichkeiten, wie vor 100 Jahren Nelson und sein eigentlicher Gegner Napoleon, finden wir 1905 weder auf japanischer noch auf russischer Seite. Wohl aber hat der japanische Admiral vom Beginn des Krieges an mit Ruhe und Entschlossenheit gehandelt. Seine Energie, seine Fähigkeiten als Seemann und Führer haben große Fehler vermieden. Er hat stets das Richtige getroffen und sich der großen ihm übertragenen Aufgabe völlig gewachsen gezeigt. Seine Autorität war rückhaltlos anerkannt. Sie wuchs mit seinen Erfolgen und dank seiner unermüdlichen Arbeit, aus dem Kriege und mit dem Kriege weiterzulernen. Ein schöpferischer Geist, ein wirklich großer Führer, ein genialer Mensch wie Nelson war er sicherlich nicht. Der oberflächliche Vergleich, welcher aus der Nachahmung von Nelsons berühmtem Signal und dem richtigen Erkennen der schon von Nelson angewandten taktischen Prinzipien sich herleitet, hält ernster Prüfung nicht stand.

Die Blockadezeit vor Port Arthur mit ihren Mühen und Entbehrungen, mit ihren Einzelkämpfen, dem Minenkrieg, den dauernden Gefahren in navigatorischer und seemännischer Hinsicht, hatte in der japanischen Flotte einen hohen Grad von Schlagfertigkeit entwickelt. Die Söhne der Nation, die jahrelang sich auf diesen Krieg vorbereitet, die seit 1903 fieberhaft gearbeitet hatten, um ihn siegreich zu führen, lernten begierig und schnell das, was ihnen beim Kriegsausbruch noch fehlte. Hier haben sich wie selten in der Geschichte der Nationen „Volkscharakter und Kriegsgewohnheit in beständiger Wechselwirkung gegenseitig getragen“ und damit einen festen Stand in der politischen Welt errungen.

Es wird erzählt, daß in der Besatzung von Port Arthur zum ersten Male der Gedanke an ein endgültiges Unterliegen weite und glaubhafte Verbreitung fand, als bei den immer wiederholten Versuchen der Japaner, den Hafen zu sperren, die Russen ihre Gegner, Offiziere und Mannschaften, freiwillig, mit unerhörter Bravour auf den von den russischen Batterien in den Grund geschossenen Schiffen sterben sahen. Dieses Sterben oder vielmehr dieses „savoir mourir“ ist die letzte Ursache des japanischen Erfolges gewesen. Es beherrschte alle, vom Führer bis zum letzten Matrosen. Glühender Ehrgeiz, Liebe zum Vaterland, Haß gegen den Feind, der ihm gewissermaßen Luft und Licht einzuschränken drohte, hat zusammen mit der Todesverachtung der Japaner die höchsten Leistungen gezeitigt.

Die erzieherische Wirkung des Krieges hat sich bei den Japanern ebenso gezeigt wie vor 100 Jahren bei ihren Lehrmeistern, den Engländern. Die Blockadezeit, die Kämpfe welche Tsuschima vorangingen, waren eine ebenso gute Schulung für den letzten und schwersten Waffengang, wie sie die meisten Schiffe von Nelsons Flotte vor Trafalgar durch die Blockade der französischen Häfen sich erworben hatten; Fahren im Verbande bei Tag und bei Nacht, Schießübungen, Exerzitien jeder Art hatten das taktische und artilleristische Können erheblich gesteigert.

Die Schiffe waren bis zur Annäherung der russischen Flotte in mehrmonatiger Ruhezeit gedockt und neu instandgesetzt worden. Ebenso hatten die Besatzungen sich von den Strapazen des Krieges erholen können. Schlagfertig, in Begeisterung für den Kampf um eine große Sache, erwartete die japanische Flotte, auf den südkoreanischen Hafen von Masampho als Basis gestützt, ihren Gegner, der am 25. Mai 1905 die

Yangtsemündung nordwärts steuernd verlassen hatte. Ein für alle Operationen aufgestellter Plan war jedem Führer und Kommandanten bekannt gegeben worden.

Der Besiegte.

Emerson hat einmal empfohlen, „lieber mit dem Guten zu singen, als das Schlechte anzubellen". Für eine kritische Betrachtung unserer Art ist es jedoch zweifellos von höherem Wert, uns mit dem Besiegten, den Russen, eingehend zu beschäftigen und aus ihren Fehlern zu lernen, als nur das Loblied der japanischen Sieger zu singen.

Die Ausreise der russischen Flotte war an sich schon ein weltgeschichtliches Ereignis. Die Möglichkeit ihrer Vollendung ist während ihrer Fahrt oft bezweifelt worden. Sicherlich gebührt das große Verdienst hierfür dem russischen Führer, vielleicht ihm allein. Schon deswegen kann man ihn nicht ohne weiteres in allen Punkten Villeneuve an die Seite stellen, wozu die Analogie der Geschehnisse vielleicht verleiten könnte. Er war von anderem Holze als der französische Führer. Und doch wird auch er im Laufe der Reise zum gebrochenen Mann, der dem Schicksal seinen Lauf läßt, ohne mit starker Hand bestimmend auf den Gang der Ereignisse einzuwirken. Von großer Tragik zeugen die uns überkommenen Nachrichten, wie das geschah. Vom Zwischenfall auf der Doggerbank an verging fast kein Tag ohne Aufregung irgendwelcher Art. Schwierige politische Fragen, Versorgung der Flotte mit Proviant und Kohlen, unaufhörliche Havarien einzelner Schiffe, falsche Alarmnachrichten über Sichten feindlicher Schiffe, Meutereien der Besatzungen, dienstlicher Ärger jeder Art, dazu die schlimmen Nachrichten von Ostasien sowohl wie von Rußland, haben in der Wucht ihres Geschehens und ihrer enormen Anforderungen die Kraft des Mannes gelähmt, in dessen Händen am Morgen des 27. Mai 1905 so große Macht über Rußlands Geschick lag. In diesen Kampf ist er, nunmehr ähnlich wie Villeneuve, auf den Befehl seines Kaisers mit persönlichem Mut hineingegangen, aber ohne Begeisterung, ohne Hoffnung auf Sieg.

Ähnlich wie Villeneuve hat Rojestwenski ferner bei seinen Unterführern nur geringe Unterstützung gefunden. Er schätzte ihre Leistungen, ihr selbständiges Können anscheinend nicht sehr hoch ein. So hat er z. B. den mit dem Verstärkungsgeschwader in der Kamranhbucht eintreffenden Admiral Nebogatow mit keinem Wort über die bevorstehende Aktion unterrichtet. Dieser hat seinen Vorgesetzten außer bei dieser ersten kurzen Gelegenheit vor der Schlacht nicht wiedergesehen und ist über den Tod des Admirals Fölkersam und damit über seine eigene Stellung als nächstältester Admiral nicht aufgeklärt worden. Allerdings war eine allgemeine Anweisung über die einzunehmende Formation beim Sichten des Feindes, über Verwendung der Artillerie, über Unterstützung havarierter Schiffe und Ähnliches an die Offiziere der Flotte ausgegeben worden. Aber was nützt eine solche Instruktion, wenn sie nicht durch eingehendes Studium und Meinungsaustausch das geistige Eigentum zum mindesten jedes Offiziers wird, der für ihre Befolgung in erster Linie in Frage kommen kann! Die geistige Vorbereitung, die theoretische Durcharbeitung vielleicht an sich richtiger Prinzipien und Befehle für die Schlacht hat der russischen Flotte, vor allem auch ihren Führern, ebensosehr gefehlt, wie sie 100 Jahre früher von Nelson vorbildlich und eifrig vor

dem praktischen Losschlagen geübt worden war und wie sie als festes, geistiges Band auch die japanischen Führer und ihre Untergebenen umschlang.

Die russischen Mannschaften 1905 sind getreue Abbilder der französischen 1805 gewesen. Von Natur willig, persönlich mutig, fehlte ihnen der feste Zusammenhalt der Disziplin. Die mangelnde Schulung in seemännischer und artilleristischer Hinsicht konnte in moderner Zeit noch viel weniger schnell erworben werden, als vor 100 Jahren. Früher war das geringste Manöver des Schiffes schon eine Schulung für den Ernstfall. Die so geübte schnelle und sichere Bedienung der Takelage war die erste Anforderung, um das Schiff überhaupt an richtiger Stelle einzusetzen. Für die moderne russische Flotte war aber das wichtigste und erste Erfordernis das, die artilleristischen Leistungen zu heben. Ohne Schießfertigkeit ist das kostbare moderne Kriegsinstrument einer Flotte von geringem Wert. Die Zeiten waren vorbei, wo auf nächste Entfernungen die Kanonen auf den Gegner abgefeuert wurden. Moderne Technik hatte das Schießen von einer Art handwerksmäßiger Fertigkeit zum wissenschaftlich vertieften artilleristischen Können entwickelt.

Die Russen haben dieses Können nicht erlernt. Noch weniger als einst Villeneuves Fahrt nach Westindien hat die schwierige und beschwerliche Fahrt durch die Tropen Gelegenheit zu systematischer und dringend erforderlicher Gefechtsausbildung geboten. Sie war von Anfang an durch eine Unruhe, eine Nervosität, ja durch eine Angst vor dem Feinde beherrscht. Wie vor 100 Jahren Villeneuve am Horizont jeden Augenblick die Toppsegel englischer Schiffe zu erkennen glaubte, so haben in buntem, unaufhörlichen Wechsel friedliche, einzeln auf dem Weltmeer fahrende Handelsdampfer, unkontrollierbare Gerüchte, falsch abgelesene Funkensignale, irrtümlich gemeldete Luftballons den Russen das Gespenst des verschlagen nahenden Feindes vorgetäuscht. Die positive, an den zu einem Drittel aus Reservisten, im übrigen zu einem erheblichen Teil aus wenig disziplinierten und geringe Kenntnisse aufweisenden Leuten der Landbevölkerung geleistete Ausbildungsarbeit in artilleristischer Beziehung bestand in einer kurzen Schießübung vor dem Antritt der Reise und in einigen wenig energisch betriebenen Schießübungen gelegentlich des Aufenthalts in Nossi-Bé bei Madagaskar. Diese Übungen wurden noch dazu zumeist nicht mit kalibermäßiger Munition gefeuert, aus demselben Grunde, der einst Villeneuves Flotte an solchen Übungen verhindert hatte: Die Munitionsnachfuhr war nicht gesichert, die Munition sollte nicht „unnütz" verfeuert werden.

Diese absolut falsche Auffassung vom Wesen der Hauptwaffe damals und heute hat sich bitter gerächt.

Es wäre noch viel zu sagen darüber, wie auch die Vorgesetzten, Offiziere und Unteroffiziere, in ihrer großen Mehrzahl noch dringend der Erziehung und Ausbildung bedurften, wie die teilweise noch unfertigen, mit Werftarbeitern an Bord fahrenden Schiffe Havarien erlitten, denen man oft aus mangelnder Kenntnis der inneren Schiffseinrichtungen längere Zeit hilflos gegenüberstand, wie aber schließlich doch die mit dem Troß über vierzig Schiffe starke, schwerfällige Flotte die nordasiatischen Gewässer erreichte.

Doch das Bild, das wir brauchen, steht in der Hauptsache klar vor unseren Augen. Personal und Material, wie es in den Kampf geht, hier und auf der anderen Seite — 1905 und 1805 — es ähnelt sich überraschend!

Wladiwostok war das sehnsüchtig erstrebte Ziel der Russen, um auszuruhen von dem Mühsal der letzten Monate, das geistige Stumpfheit, Gleichgültigkeit und moralische Depression herbeigeführt hatte. Aber der Gegner zwang zum Kampf, wie ihn einst Nelson der Flotte Villeneuves auferlegte. Wie damals mittels eines neu eingeführten Seetelegraphen der englische Führer vom Auslaufen des Feindes durch seine Fregatten sofort unterrichtet wurde, so klapperte am 27. Mai morgens der Funkspruchapparat des japanischen Hilfskreuzers Schinano Maru zur Meldung an den japanischen Führer über das Sichten der russischen Flotte in der Koreastraße.

2. Die beiden Schlachten.

Trafalgar.

Die taktische Aufklärung vor der Schlacht.

„Es ist nicht ein Sieg, es ist die Vernichtung des Feindes, welche England von mir erwartet" — schrieb Nelson in einem Briefe Anfang Oktober 1805. Hierzu war zu allererst nötig, daß er den Gegner nicht losließ, daß er einer Wiederholung des Entkommens der französischen Flotte aus dem Hafen von Toulon vorbeugte. Man kann Nelson den Vorwurf nicht ersparen, daß er damals zu lose blockiert hatte. Auch der Mangel an Fregatten, über den er allerdings immer wieder klagte, entband ihn nicht davon, den Gegner schärfer beobachten zu lassen, um wenigstens seine Abgangsrichtung festzustellen. Wäre das noch möglich gewesen, hätte Nelson schon damals im März 1805 seinen Gegner zur Schlacht gestellt, so wäre jener wohl niemals nach Westindien entkommen. Ein England günstiges Geschick hat die Gegner noch einmal zusammengeführt, und Nelson war es gegeben, außer der französischen auch die spanische Flotte gleichzeitig zu vernichten.

Da Nelson den Hauptwert darauf legte, den Gegner überhaupt zum Verlassen des Hafens zu bewegen, um ihn ferner möglichst lange über die Stärke und Zusammensetzung der englischen Flotte in Ungewißheit zu halten, ließ er die verbündete Flotte in Cadix nur durch vier Fregatten unter Blackwood beobachten. Seewärts der Fregatten standen in 7 bis 10 Seemeilen Entfernung schnelle Linienschiffe, dann folgten ein vorgeschobenes kleines Geschwader, dann Verbindungsschiffe und schließlich das von ihm selbst geführte Gros, dessen Abstand von Cadix durchschnittlich 50 bis 60 Seemeilen betrug. Diese Art der Beobachtungsblockade funktionierte so gut, daß die Meldung über das Auslaufen des Gegners Nelson nach $2^1/_2$ Stunden erreichte.

Wir erkennen in diesen Anordnungen also eine der Grundformen unserer heutigen Kriegsblockade wieder. Aber auch die taktische Aufklärung einer modernen Flotte ist im Prinzip nichts anderes, als was Nelson anwandte, um noch außer Sicht des Gegners über seinen Kurs und seine Fahrt unterrichtet zu sein, um danach seine eigenen Maßnahmen zu treffen, oder — mit einem modernen Wort — um dadurch in eine taktisch günstige Anfangsstellung zur Schlacht zu gelangen.

Der für die Nacht vom 20. zum 21. Oktober erlassene Aufklärungsbefehl Nelsons lautete:

„Victory" seewärts Cadix, 20. Oktober 1805.

Kapitän Blackwood hat sich während der Nacht mit zwei Fregatten in Sichtweite des Feindes zu halten. Zwei andere Fregatten bilden die Verbindungs-

linie zwischen ihm und der „Defence“. Es folgt in der Verbindungslinie „Colossus“, dann „Mars“, welcher anderseits mit der „Victory“ in steter Verbindung bleibt.

Wenn der Feind südwärts steuert oder auf die Straße von Gibraltar zuhält, sind zwei Blaulichter abzubrennen, und zwar sollen diese des besseren Leuchtens wegen nebeneinander gehalten werden. Steuert der Feind einen westlichen Kurs, so werden alle Stunden drei Kanonenschüsse in kurzen Zwischenräumen abgefeuert.

Nelson hat durch diese vorzüglichen und klaren Anordnungen vom 19. Oktober, d. h. dem Auslaufen des Gegners an, bis zu seinem Sichten bei Hellwerden am 21. Oktober laufende Meldungen über seinen Kurs und seine Geschwindigkeit erhalten. Er war so imstande, ihm den Weg nach der Straße von Gibraltar zu verlegen und ihn am Morgen des 21. Oktober rechtzeitig zur Schlacht zu stellen, während der Feind bis zum letzten Augenblick in Ungewißheit über Nelsons Position und Stärke blieb.

Villeneuve hatte seinerseits am 20. Oktober zwar einen schwachen Versuch gemacht, die Fühlung haltenden feindlichen Fregatten zu verjagen, ihn aber bald als ergebnislos wieder aufgegeben. In der Nacht zum 21. Oktober erhielt er durch zwei eigene Fregatten die ersten unbestimmten Meldungen über das Sichten einer stärkeren englischen Flotte.

Unruhe und Nervosität hatte sich vom Beginn der Dunkelheit an der Franzosen und Spanier bemächtigt. Sie hörten und sahen die vorher beschriebenen Signale der Fühlung haltenden englischen Fregatten, welche — wie Villeneuve sich später ausdrückte — „nicht zu verstehen waren“. Man fühlte die Nähe des gefährlichen Gegners und fürchtete sie. Falscher Alarm trieb die Mannschaften schon in der Nacht unnütz an die Geschütze, und als der Morgen kam, hat Villeneuves zu spät gegebener Befehl, zu halsen und Kurs auf Cadix zu nehmen, auch äußerlich Unordnung in der Linie der französisch-spanischen Flotte herbeigeführt. Ihre unbeabsichtigte und ungeordnete Form ist, wie wir bald sehen werden, von großer Bedeutung für die Durchführung der Schlacht gewesen und hat den Engländern ihre Aufgabe sehr erleichtert. Sie brachte auch als Anfangsstellung den großen Nachteil für die Franzosen und Spanier, daß die Schiffsabstände sich vergrößerten und eine gegenseitige Unterstützung der Schiffe sehr erschwert war.

Das war Aufklärungstätigkeit und Nutzen taktischer Aufklärung vor Trafalgar. Wir wenden uns nun zur Schlacht selbst.

Die taktische Durchführung der Schlacht.

Nelsons Plan zur taktischen Durchführung der Schlacht hat die Erfahrungen von Jahrhunderten verwertet. Das Prinzip der Konzentration der Kraft in der Taktik ist für immer und unauslöschlich mit seinem Namen verbunden. Wir wollen uns in kurzem Überblick Klarheit darüber verschaffen, welches seine Wesensbedingungen waren und worauf es dabei ankam.

Das Linienschiff der Segelschiffszeit war eigentlich nur in der Breitseite armiert. Das Bug- und Heckfeuer aus ganz leichten Geschützen vermochte irgend eine nennenswerte Wirkung nicht auszuüben. Die Folge davon war, daß jedes Schiff versuchen mußte, mit seiner vollen Breitseite auf einen Gegner zu feuern, welcher diese seiner Stellung wegen nicht gebrauchen konnte. Das Schlimmste, was einem Segellinienschiff passieren

konnte, war „to become raked“, d. h. nach Zerschießen der Takelage so enfiliert zu werden, daß der zu seinem Kurse senkrecht steuernde Gegner die volle Breitseite feuern, also die artilleristische Kampfkraft konzentrieren konnte, ohne daß auf ihn ein einziges Breitseitgeschütz schießen konnte. Solches Enfiliertsein hatte fast immer die Vernichtung des betreffenden Schiffes zur Folge.

Hieraus erhellt ohne weiteres, daß die nicht parallele, sondern spitze Annäherung einer Linie an eine andere, welche ihren Kurs beibehielt, je nach dem Grade ihrer Annäherung mit Einbuße an Gefechtskraft verknüpft, also gefährlich war. Viele Kämpfe der Segelschiffszeit sind so ausgefochten und gerade in der Trafalgar vorausgehenden Epoche fast stets zuungunsten dessen, der sich näherte, d. h. zum Angriff heran wollte, entschieden worden. Ein neues Moment kam in die Taktik dadurch hinein, daß der Angreifer nicht die ganze feindliche Linie, sondern nur einen Teil von ihr engagierte, d. h. sich mit der eigenen ganzen Kraft auf diesen Teil konzentrierte. Hierzu mußte die feindliche Linie zerschnitten oder durchbrochen werden, damit sie, aufgelöst und getrennt, zunächst sich gegenseitig nicht mehr unterstützen konnte. Von wesentlichem Einfluß auf solches Verfahren war die außerordentliche Schwierigkeit, mit Segelschiffen schnelle Manöver auszuführen. Der abgeschnittene, also zuerst noch nicht angegriffene Teil der feindlichen Linie konnte auch im günstigsten Falle sich erst dann am Kampfe beteiligen, wenn der andere Teil durch den konzentrierten Gegner erheblich beschädigt war. Zur Vollendung gelangte dieses Prinzip der Konzentration der Kraft dadurch, daß die nicht angegriffenen Schiffe nicht nur durch ihre Stellung in der eigenen Formation, sondern auch durch ihre Stellung Flottenteilen des Gegners gegenüber „gebunden“, d. h. an rechtzeitigem Eingreifen in den Kampf verhindert wurden.

Nelsons Kenntnis des Gegners. Diese eben ganz kurz erörterten Begriffe bilden den Grundstock für Nelsons taktischen Plan bei Trafalgar. Sie hatten sich nicht nur in vielen Schlachten herausgebildet, sie waren auch durch theoretisches Studium gefördert worden. Auch Nelson war eifrig bestrebt, sich durch das Studium weiterzubilden. Er war ein taktisches Genie, und eben gerade darum hat er Theorie und Praxis in sich vereint. Gestützt war sein Plan auf die Kenntnis seines Gegners. Er kannte seine schlechte seemännische und artilleristische Ausbildung und wußte, daß er nicht imstande sein würde, einem kraftvollen Angriff anders als in abwartender Haltung, defensiv in langer Gefechtslinie, zu begegnen.

Nelsons Memorandum. Prüfen wir nun das Memorandum vom 9. Oktober 1805 und seine Durchführung am Trafalgar-Tage. Nelson schreibt:

„Meiner Ansicht nach kann eine Flotte von vierzig Linienschiffen (diese Zahl sowie alle folgenden haben sich in der Wirklichkeit gleichmäßig etwas reduziert) bei veränderlichem Winde, dickem Wetter oder anderen nicht vorauszusehenden Umständen nicht ohne viel Zeitverlust in Schlachtlinie gebracht werden. Die Gelegenheit, den Feind zu einer Entscheidungsschlacht zu zwingen, könnte uns daher leicht entgehen. Ich habe mich daher entschlossen, die Flotte so zu formieren, daß die Marschordnung auch gleichzeitig die Gefechtsordnung bildet, d. h. ich werde die Flotte in zwei Kolonnen zu sechzehn Schiffen und in ein vorgeschobenes Geschwader zu acht Schiffen teilen. Dieses letztere Geschwader wird, falls es nötig sein sollte, eine der beiden anderen

Linien auf meinen Befehl hin verstärken. (An anderer Stelle hat Nelson schon früher sich folgendermaßen über die Aufgaben, die einem aus schnellen Schiffen bestehenden vorgeschobenen Geschwader zufallen können, geäußert: Eine Division soll aus zwölf oder vierzehn der schnellsten Zweidecker bestehen, welche ich immer zu luvard oder sonst in einer vorteilhaften Position aufstellen werde. . . . . Ich denke, es wird mir immer möglich sein, sie in der Schlacht einzusetzen, da, wo ich will. Wenn das jedoch nicht möglich sein sollte, bin ich sicher, daß der sie führende Offizier sie nutzbringender verwenden wird, als wenn er Befehle dafür von mir empfangen hätte.) Der Zweite Admiral wird, nachdem ihm meine Absichten bekannt gemacht sind, den selbständigen Befehl über seine Linie haben, um den Angriff anzusetzen und den Kampf bis zur Vernichtung fortzusetzen."

Wir übergehen den nächsten Abschnitt, welcher den Angriff von Lee aus behandelt, und wenden uns gleich zu dem Angriffsplan von Luv aus, wie er am 21. Oktober 1805 zur Ausführung kam:

„Die Divisionen der englischen Flotte werden beinahe bis auf Kanonenschußweite an die feindliche Flotte herangeführt werden; es wird dann aller Wahrscheinlichkeit nach das Signal für die Leelinie gemacht werden »Zugleich abhalten, alle Segel setzen, um möglichst schnell an den Feind zu kommen.« Der Durchbruch beginnt beim zwölftletzten Schiff. . . . ."

„Den Rest der Flotte, vierunddreißig Schiffe (der Gegner wurde sechsundvierzig Schiffe stark geschätzt) werde ich auf mich nehmen und dafür sorgen, daß die Bewegungen des Zweiten Admirals durch sie so wenig wie möglich gestört werden. Meine eigene Linie wird beim Zentrum durchbrechen. . . ."

An derselben Stelle, die schon vorher erwähnt wurde, nämlich im Gespräch mit Admiral Sir Richard Keats gelegentlich des letzten Aufenthalts in England August 1805, sagte Nelson: „Mit dem übrigen Teil der Flotte — d. h. ohne das vorgeschobene Geschwader —, formiert in zwei Linien, werde ich den Feind sofort angreifen, und zwar wenn möglich auf ungefähr ein Drittel ihrer Linie, vom Spitzenschiff an gerechnet. . . ."

Hieraus geht überzeugend hervor, wie genau Nelson sich seinen Plan überlegt hat, wie dieser ihn immer, auch während seiner letzten Erholungszeit, beschäftigt hat.

Soweit die Grundzüge aus Nelsons berühmtem Memorandum, wie es bei Trafalgar in die Tat umgesetzt wurde. Heben wir noch einmal das Wichtigste hervor:

1. Eine Entscheidungsschlacht soll geschlagen werden durch Konzentration auf Zentrum und Nachhut des Gegners. Die Vorhut wird zunächst nicht angegriffen.

2. Die beim Angriff anzuwendende Durchbruchsmethode von Luv aus bot den Vorteil, daß die mit raumem Wind segelnden Schiffe schnell herankamen und dadurch bis zu einem gewissen Grade die vorher geschilderte Einbuße an Gefechtskraft ausglichen. Beim Durchbruch bestand dann die Aussicht, sich für die vorherige ungünstige artilleristische Lage und die Verluste beim Anlauf durch Enfilieren schadlos halten zu können.

3. Das Prägnanteste und Eigenste im Memorandum Nelsons ist die Selbständigkeit seines Zweiten Admirals (und eventuell auch des Führers des vorgeschobenen Geschwaders). Hierdurch wurde die Schwierigkeit, eine lange Linie einheitlich und schnell zu leiten, überwunden.

Kenntnis des französischen Führers vom Gegner und seine taktischen Absichten für die Schlacht. Mit diesem taktischen Plan ging also Nelson in die Schlacht. Fragen wir uns nun, wie der französische Führer seinen Gegner einschätzte und welche taktischen Maßnahmen er traf, um dem englischen Angriff zu begegnen.

Im August 1805 schrieb Villeneuve: „Unsere Taktik ist veraltet, wir können weiter nichts, als uns in Linie rangieren, und das ist es gerade, was der Gegner will (und was er weiß, daß wir tun werden). Lord Nelson wird sich nicht darauf beschränken, sich in einer Gefechtslinie parallel zu uns aufzustellen und ein Artillerieduell zu führen. Er wird versuchen, unsere Nachhut zu erdrücken, uns zu durchbrechen, in Gruppen vereinzelte Schiffe von uns niederzukämpfen."

Villeneuve hatte es also aufgegeben, seiner Taktik den Stempel seiner Persönlichkeit aufzudrücken. Das einzige, was er seinen Kommandanten eindringlich zur Pflicht machte, war, sich gegenseitig zu unterstützen. Aber gerade dafür war, wie wir gesehen haben, sein zu spät gegebener Befehl, zu halsen, von sehr ungünstigem Einfluß gewesen. Die französische Linie bildete nach Westen, d. i. nach der Anmarschrichtung der Engländer zu, einen offenen Halbkreis, dessen Schiffsabstände unregelmäßig waren und dessen einzelne Gruppen naturgemäß verschiedene Kurse je nach ihrer Stellung im Halbkreise steuerten. Man könnte in Villeneuves letztem taktischen Befehl vor der Schlacht vielleicht noch insofern etwas von taktischer Einsicht erkennen, als er dem Beobachtungsgeschwader unter dem ältesten spanischen Admiral Gravina befahl, sich stets zu luvard zu halten, um, wenn es nötig sein sollte, das Zentrum jederzeit unterstützen zu können. Allein auch dieser Plan schlug fehl. Nach dem Halsen, das von Gravina, als Führer der bisherigen Spitze, erst dann begonnen werden konnte, als es von der ganzen übrigen Linie schon ausgeführt bzw. von den unmittelbar hinter ihm fahrenden Schiffen begonnen war, vermischten sich seine Schiffe vollkommen mit der Nachhut. Es ist sogar sehr wahrscheinlich, daß das Gros seiner Schiffe sich in Lee der ganzen Linie befand. In dieser Position stellen es wenigstens viele französische Skizzen der Schlacht dar. Man wird — die ungefähre Richtigkeit dieser Stellung vorausgesetzt — dem spanischen Führer einen Vorwurf wegen ungenügender Beobachtung von Villeneuves Befehl nicht ersparen können, wenn auch zugegeben werden muß, daß seine Aufgabe, das Zentrum zu unterstützen, nicht leicht auszuführen war.

Der englische Angriff. Auf die so beschriebene, dreiunddreißig Schiffe (an Stelle von sechsundvierzig) zählende französische Linie, welche bei wenig Wind und aufkommender Dünung kaum mehr als $1^1/_2$ Seemeilen Fahrt machte, stießen die beiden von Nelson und Collingwood geführten englischen Linien. Die Luvkolonne unter Nelson zählte zwölf, die Leekolonne unter Collingwood zählte fünfzehn Schiffe (an Stelle von insgesamt vierzig). Die Verteilung war unter Einreihung der schnellen Schiffe der eigentlich als vorgeschobenes Geschwader gedachten dritten Kolonne von Nelson mit Rücksicht darauf vorgenommen, daß am 21. Oktober einige Schiffe nach Gibraltar detachiert waren. Die einzelnen Linien wären bei einer Dreiteilung der englischen Flotte, wie planmäßig im Memorandum vorgesehen war, zu schwach geworden.

Der Anlauf beider englischen Linien erfolgte in Kiellinie. Zufällig, d. h. infolge des Halsens des Gegners und der Form der feindlichen Linie, ist das Signal, welches diesen Anlauf in Kiellinie befahl, zugleich das Signal zur Einleitung des Angriffs ge-

worden. Es wurden bis zum Durchbruch keine weiteren Formationsübergänge oder erheblichen Kursänderungen mehr vorgenommen. Collingwoods Linie stand am Schluß des Anlaufs parallel zur feindlichen Nachhut. Um seine hinteren Schiffe bei dem immer mehr abflauenden Winde noch schneller heranzuziehen, hat er kurz vor dem Beginn des Feuers noch eine Steuerbordstaffel zu formieren gesucht, dann das im Memorandum befohlene Signal „Abhalten zugleich" zum Durchbruch gegeben. Dieser Durchbruch, und das ist ein besonders zu beachtendes Moment für die taktische Beurteilung der Schlacht, ist nicht, wie von Nelson vorgesehen, beim zwölften Schiff, sondern wahrscheinlich beim sechzehnten Schiff von hinten erfolgt. Jedenfalls steht fest, daß Collingwoods fünfzehn Schiffe mit neunzehn französisch-spanischen — drei Schiffe des Zentrums kamen noch zur Unterstützung heran — im Gefecht gewesen sind. Er kämpfte also mit einer zahlenmäßigen Übermacht. Das hat Nelson gesehen und danach gehandelt, als Führer von höchster taktischer Begabung.

Nelson als Führer und taktisches Genie. Seine Luvlinie segelte parallel zur Leelinie. Sie mußte also zur feindlichen Linie infolge deren Form in einem Winkel stehen, sie konnte nicht parallel stehen, wie es eigentlich beabsichtigt war. Abgesehen davon hätte eine parallele Aufstellung zum Feinde Zeit erfordert, Nelson wollte und mußte aber so schnell wie möglich heran, um den gegen eine zahlenmäßige Überlegenheit kämpfenden Collingwood rechtzeitig zu unterstützen. So blieb er in Kiellinie. Noch ein anderes Moment hat ihn zu diesem, dem Memorandum nicht entsprechenden Entschluß bewogen. Er mußte verhindern, daß die feindliche Mitte oder Vorhut wendete bzw. halste, um der von Collingwood angegriffenen Nachhut Hilfe zu bringen, er mußte sie binden. Das ist geschehen durch eine anluvende Scheinbewegung seiner Kiellinie — (Dwarslinie oder Staffel wäre dafür ungleich ungünstiger gewesen) — nach Norden, welche den Gegner verblüffte. Der Führer der feindlichen Vorhut, Admiral Dumanoir, hat sein Nichteingreifen in den Kampf damit entschuldigt, daß im Anfang des Kampfes die englische Luvkolonne auf die von ihm geführte Vorhut zuhielt und während 40 Minuten sie engagierte. „In wundervoller Weise" — wie einer von Nelsons Kommandanten berichtet — „hat der Admiral seine Absicht ausgeführt." Als Collingwoods Linie entscheidend angegriffen hatte und die feindliche Vorhut und Mitte noch immer in Ungewißheit über Nelsons Absichten war, griff nunmehr Nelson in der Formation, in der er noch immer war, in Kiellinie, durchbrechend die feindliche Mitte an. Die feindliche Vorhut kam für die Entscheidung nicht mehr in Betracht. Sie hat sich außerdem zum größten Teil in wenig rühmlicher Weise ihrer Unterstützungspflicht entzogen. Die früher geschilderten Nachteile des somit in voller Absicht aus höchstem Führertalent nicht parallel, sondern spitz zu der feindlichen Linie ausgeführten Angriffs wurden von Nelson in weiterer genialer Weise dadurch gemildert, daß die „Victory", „passing down the line", kurze Zeit die Backbordgeschütze gebrauchen konnte. Sie fuhr auf südlichem Kurse an der Linie entlang, um als speziellen Gegner das feindliche Admiralsschiff anzugreifen.

Hier war die taktische, die welthistorische Aufgabe Nelsons beendet. Es begann die Einzelschiffsschlacht, welche er herbeiführen wollte. Des Feindes Form war zerbrochen unter Aufgabe der eigenen, aber so, daß dem Zerbrecher selbst der Sieg blieb. Mit Tapferkeit und heroischem Mut haben sich Franzosen und Spanier gewehrt. Einzelne

ihrer Führer haben ihren Namen mit Ruhm bedeckt und der Nachwelt ein Beispiel gegeben. Doch die englische Flotte atmete Nelsons Geist. Sein taktisches Genie und die scharfe Waffe ihrer seemännischen und artilleristischen Tüchtigkeit hat den Gegner nicht nur besiegt, sondern vernichtet.

Die Vernichtung des Feindes und Vertreibung des Restes seiner Streitkräfte von der See.

Der Sieg von Trafalgar war die am meisten durchgeschlagene Schlacht der Segelschiffszeit. Die Überlegenheit der englischen Schießausbildung war eine so große, daß im Verlauf weniger Stunden ein feindliches Schiff nach dem anderen die Flagge strich, wenn auch oft erst nach tapferer Gegenwehr. Die Signale, die Villeneuve sowohl an die Vorhut unter Dumanoir wie an die Nachhut unter Gravina machte, wurden nicht gesehen oder nicht befolgt. Villeneuves Flaggschiff selbst wurde schon zu Beginn von der hinter ihr aufdrehenden „Victory" enfiliert und war eins der ersten, welches die Flagge strich. Der unglückliche französische Admiral wurde als Gefangener nach England gebracht. Einzelne Schiffe der Vorhut griffen noch spät nachmittags in den Kampf ein; die übrigen unter der Führung von Dumanoir entkamen, wurden aber 14 Tage später von anderen englischen Schiffen genommen. Von den dreiunddreißig Schiffen verloren die Verbündeten dreiundzwanzig. Zehn Schiffe liefen in Cadix ein, entmastet und unbrauchbar für weiteren Dienst. Nicht eins von ihnen hat wieder auf offener See gegen England gekämpft. Von den englischen Schiffen ging nicht ein einziges verloren. Die englische Flotte war unbeschränkte Herrin der See; der Rest der in der Schlacht nicht vernichteten feindlichen Schiffe war von der See vertrieben.

Nur einen Verlust, einen unersetzlichen, erlitt England: Nelson. Niemals hat ein großer Führer in der Schlacht einen so ruhmvollen Tod gefunden wie er. Niemals war der Tod eines Helden von solcher Wirkung auf kommende Geschlechter.

Tsuschima.

Die taktische Aufklärung vor der Schlacht.

Togo hatte in seiner Basis, der Douglas-Bucht bei Masampho in Südkorea, sichere Nachrichten über das Herannahen der russischen Flotte erhalten. Deren letzter Aufenthalt vor der Yangtsemündung gab ihm die genaue Zeit ihres Abganges von dort, und er erwartete mit Sicherheit das Einlaufen der Russen in das Defilee der Koreastraße. Seine strategisch günstige Position erlaubte ihm übrigens, auch dann die Russen rechtzeitig zum Kampfe zu stellen, wenn sie einen der beiden anderen Wege nach Wladiwostok einschlugen. Der russische Führer ist seinerseits durchaus darüber im klaren gewesen, daß er auf dem von ihm endgültig gewählten Vormarschwege, der Koreastraße, irgendwo auf die japanische Flotte stoßen mußte. Er hoffte, diesen Zusammenstoß mit dem Verlust einiger Schiffe bezahlen und mit dem Rest seiner Flotte nach Wladiwostok durchbrechen zu können, wenn nicht gar ein günstiger Nebel seine Flotte gänzlich unbemerkt die Straße passieren ließ.

Ähnlich wie Villeneuve in der Nacht vor dem 21. Oktober 1805 bemerkte auch Rojestwenski in der Nacht vor der Schlacht an aufgefangenen Signalen, daß der Feind in der Nähe sein müsse. Die Signale — es waren japanische Funk-

sprüche — waren ihm zwar nicht genau verständlich, er vermochte aber doch aus ihrer Art zu schließen, daß eine japanische Vorpostenlinie Meldungen abgab.

Hatte während dieser Erkenntnis das Schweigen bzw. Nichtstören der russischen Funkspruchapparate noch einigen Sinn — Rojestwenski hoffte ja, bei unsichtigem Wetter eventuell ganz unbemerkt die japanische Flotte zu passieren —, so wurde es zum schweren und einfach unverständlichen Fehler, als aus der Länge und der dauernden Abgabe der Funksprüche der Schluß gezogen werden mußte, daß nunmehr die russische Flotte unzweifelhaft entdeckt war und daß die nahen japanischen Kreuzer Angaben über das anlaufende russische Gros machten. Statt ferner seine eigene Aufklärung, d. h. seine schnellen Kreuzer vorzuschicken, behielt Rojestwenski sie genau wie Villeneuve beim Gros. Bis zum Beginn der Schlacht ist überhaupt kein wirklicher Versuch gemacht worden, die in verschiedenen Peilungen von Zeit zu Zeit gesichteten japanischen Fühlunghalter abzudrängen. Um 5 Uhr früh am 27. Mai hat ein ungestört in seiner Vorpostenlinie liegender Hilfskreuzer, also ein nur mit schwacher Artillerie versehener Handelsdampfer, die sichere Meldung über das Sichten des gesamten russischen Gros an Togo schicken können.

Die japanische Aufklärung war in drei Vorpostenlinien nach Süden vorgeschoben. Sie bestand aus Hilfskreuzern, kleinen Kreuzern und alten Linienschiffen. Es ist ihr gelungen, durch den eben erwähnten dauernden Gebrauch der Funkentelegraphie auf die Russen zu sammeln und laufende Meldungen an Togo über Kurs, Fahrt und Stärke der russischen Flotte zu senden. Togo berichtet darüber, wie folgt: „Der Tag war nebelig, und wir konnten nicht mehr als 5 Seemeilen weit sehen, doch wurde ich so über die Bewegungen des noch weit entfernten Feindes unterrichtet, als wenn ich ihn wirklich gesehen hätte. Ehe ich ihn sah, wußte ich, daß seine Flotte bestand aus . . . . So war ich imstande, zu bestimmen, daß ich ihn ungefähr um 2 Uhr nachmittags bei Okinoschima zur Schlacht stellen, und zwar zuerst die Spitze der linken Kolonne angreifen und vernichten würde."

Material und Personal der Russen haben also schon in diesem, die Schlacht einleitenden Moment völlig versagt. Um seine Wichtigkeit noch deutlicher hervortreten zu lassen, machen wir uns am besten einmal klar, welche Folgen eine bessere Aufklärungstätigkeit für die Russen hätte haben können. Eine zweckmäßig weit vorgeschobene Gruppe von Kreuzern hätte die Linie der japanischen Hilfskreuzer aufrollen und nordwärts vertreiben bzw. vernichten können. Durch weiteres Abdrängen auch der stärkeren japanischen Kreuzer, unter gleichzeitiger Störung mit der Funkentelegraphie, hätte so der Zeitpunkt des Einmarsches in die Koreastraße verschleiert und der Versuch gemacht werden können, unbemerkt möglichst weit nördlich vorzustoßen. Die Annahme, daß die Japaner von der gewählten Basis aus auf jeden Fall Rojestwenski rechtzeitig zur Schlacht hätten stellen können, rechnet nur mit den beiderseitigen Geschwindigkeiten, nicht aber mit irgendwelchen Gegenmaßregeln der Russen gegen die beständige Nachrichtenübermittlung der japanischen Kreuzer an Togo.

Mit Gegenmaßregeln, wie wir sie eben andeuteten, wäre der erste Schuß vielleicht aus einer für die Russen günstigeren Anfangsstellung gefallen, die artilleristische Wirkung der russischen Flotte im ersten Stadium der Schlacht vielleicht größer gewesen. Doch genug davon. Die Russen haben zunächst schon in der taktischen Auf-

klärung völlig versagt. Der russische Führer wurde daher nach einigen zwecklosen Formationsänderungen seiner vorderen Division vom Feinde überrascht. Sie wurden zudem falsch und gegen den Willen des Admirals ausgeführt. Schon damit war der Beweis erbracht für die vorher aufgestellte Behauptung, daß nämlich das Ausgeben einer Gefechtsinstruktion im letzten Augenblick und ohne sie in der Praxis eingehend erprobt zu haben, die Befolgung im Ernstfall bei einer modernen Flotte noch viel weniger verbürgen kann, als es vor hundert Jahren der Fall war. Wir erinnern uns dabei der allgemeinen, im Hafen zu Cadix ausgegebenen Instruktion Villeneuves an Gravina. Auch sie ward nur schlecht befolgt. Und weiter: Die russische Flotte ging infolge dieser im letzten Augenblick und angesichts des nahen Feindes schlecht ausgeführten Formationsbewegungen ungeordnet in die Schlacht. So hatte einst auch Villeneuve seine Flotte nach dem viel zu spät befohlenen Manöver des Halsens noch nicht wieder geordnet in der Hand, als der Durchbruch der englischen Linien begann. War solcher Kampfbeginn schon für die Segelschiffsschlacht von einschneidender Wirkung, so ist er in moderner Zeit überhaupt der schlimmste Fehler, den ein Führer machen kann. Seine Folgen waren verhängnisvoll für die Russen, dagegen außerordentlich günstig für die Japaner, welche dank ihrer hervorragenden Aufklärung den Gegner in der von ihnen erwarteten Formation und Kursrichtung trafen und schon auf ihn feuerten, als er noch nicht geordnet war. Der Wert guter taktischer Aufklärung ist in moderner Zeit noch größer als zur Zeit Nelsons geworden.

Die taktische Durchführung der Schlacht.

Wir wenden uns nun zu der Schlacht selbst. Das unveränderlich richtige, ewige Hauptgesetz der Taktik, das Prinzip der Konzentration der Kraft, welches in Vollendung von Nelson bei Trafalgar durchgeführt wurde, hat auch der japanischen Taktik bei Tsuschima bestimmte Wege gewiesen. Wie vorher bei Betrachtung der taktischen Durchführung der Trafalgar-Schlacht wollen wir auch hier uns zuerst darüber Klarheit verschaffen, welches seine Wesensbedingungen in moderner Zeit sind und worauf es dabei ankommt.

Grundzüge der taktischen Entwicklung in der Dampfschiffszeit zum Prinzip der Konzentration der Kraft. Auch das heutige Linienschiff ist nach der Breitseite hin am stärksten armiert, wenn auch daneben die Bug- und Heckartillerie einen erheblichen Teil der Gefechtskraft darstellen. Da diese aber in ihrer vollen Stärke für das Breitseitfeuer ausgenutzt werden können, während trotz der höheren Richtbarkeit die Breitseitartillerie nur bis zu einem gewissen Winkel vorausfeuern kann, bleibt auch heute das erste Gesetz für ein kämpfendes Linienschiff, so zu manövrieren, daß dauernd möglichst alle Geschütze einer Breitseite den Gegner erreichen können, während dieser infolge seiner Stellung das eigene Breitseitfeuer nicht voll ausnutzen kann. Weiter: Wenn auch das einzelne Schiff heute durch seine allseitige und im Vergleich zum Segelschiff gesichertere Beweglichkeit diese Stellung jederzeit einnehmen bzw. vermeiden kann, so vermag eine Formation von Schiffen das nicht ohne ein längeres Manöver, das umsomehr Zeit in Anspruch nimmt, je größer die Ausdehnung der Formation ist. Es folgt aus der Geschützaufstellung von selbst, daß die artilleristisch günstigste Formation einer Flotte auch bei den gesteigerten heutigen Gefechts-

entfernungen wieder, wie vor hundert Jahren, die Linie ist. Entsprechend dem Einzelschiffskampf der Segelschiffszeit besteht für sie im Gefecht die Aufgabe, so zu manövrieren, daß möglichst alle Geschütze einer Seite möglichst wenigen des Gegners gegenüberstehen. Im Prinzip ist also auch für eine moderne Flotte ein Gefechtskurs am günstigsten, der senkrecht zu dem des Gegners verläuft, und zwar so, daß das feindliche Spitzenschiff auf der Mitte der Formation steht. Wie früher das einzelne Schiff durch das „boing raked“, d. h. Enfiliertwerden, verloren war, so ist heute die Linie dem sicheren Zusammenbrechen ausgesetzt, die vom gleich starken Gegner enfiliert wird. In der Praxis wird sich dies allerdings wohl kaum ereignen. Die Linie, welche in Gefahr kommt, enfiliert zu werden, wird schon vorher abdrehen, und es wird eine Stellung herauskommen, in welcher je nach der Form der beiden Linien, je nach der beiderseitigen Geschwindigkeit und je nach der Größe der Bestreichungswinkel der Geschütze der eine der beiden Gegner im taktischen Vorteil ist, d. h. mit mehr Geschützen feuert als der andere. Derjenige, welcher dauernd höhere Feuerwirkung gegenüber einer schwächeren des Gegners aufrecht zu halten vermag, konzentriert seine Gefechtskraft. Die Vorbedingung für ein Behaupten der günstigen Feuerstellung ist wie in der Segelschiffszeit das Binden des Gegners. Taktisches Manöver in dauernder Bewegung muß ihn verhindern, die noch nicht tätige Artillerie zur Unterstützung des Teiles heranzuziehen, auf den sich die gesamte eigene Artillerie konzentriert hat.

Togos Kenntnis des Gegners. Diese ganz kurz erörterten Begriffe bilden die Basis für die Feuerkonzentration der japanischen Flotte bei Tsuschima. Sie waren, wie wir wissen, im Prinzip nichts Neues. Japanische Berichte haben sogar behauptet, sie seien schon seit Jahrhunderten in Japan bekannt und geschätzt. Wie weit die während des Krieges, insbesondere durch die Schlacht vom 10. August 1904, erlangte taktische Schulung oder das Studium englischer taktischer Grundsätze Einfluß auf Togos Taktik vom 27. Mai 1905 gehabt hat, entzieht sich unserer genauen Kenntnis. Sicher ist aber, daß in der japanischen Flotte auch in taktischer Hinsicht ernstlich gearbeitet worden ist, sowohl vor dem Kriege, wie ganz besonders auch noch in der Zeit zwischen dem Fall von Port Arthur und der Schlacht von Tsuschima. Wie Nelson seinen Gegner gekannt und richtig eingeschätzt hat, haben sich auch die Japaner in der bestimmten Erwartung taktischen Unvermögens auf russischer Seite nicht getäuscht. Ein japanischer Kommandant sagt in seinem Schlachtbericht: „Ogleich der Plan zur Niederkämpfung der feindlichen Flotte gefaßt war, übertraf das Resultat doch alle Erwartungen. Zu einem beträchtlichen Teil hing es von Wind und Wetter ab, aber am meisten trug der Umstand zu unseren Erfolgen bei, daß die Bewegungen des Feindes von Anfang so erfolgten, wie wir es erwarteten.“

Togos Plan für die Schlacht. Wie der in diesem Bericht erwähnte Plan, der in unserer Parallele also dem Memorandum Nelsons entsprechen würde, aussah, wissen wir nicht genau. Soweit unsere Kenntnis reicht, war er sehr weitgehend und genau ausgearbeitet. Er sah sieben Stadien der Schlacht vor; die beiden ersten kamen infolge des Wetters nicht zur Ausführung. Die Schlacht begann daher mit dem dritten und endete vor Eintritt in das sechste Stadium. Das dritte umfaßt das Ansetzen sämtlicher Streitkräfte in der Tagschlacht, das vierte die Nachtangriffe der

Torpedobootsflottillen, das fünfte die Aufstellung nach der Schlacht, das sechste und siebente wahrscheinlich eine eventuell nötige Verfolgung der Russen bis Wladiwostok.

Kenntnis des russischen Führers vom Gegner und seine taktischen Absichten für die Schlacht. Wie bei Besprechung der Schlacht von Trafalgar fragen wir uns nun, wie der russische Führer seinen Gegner einschätzte und welche taktischen Maßnahmen er traf, um dem japanischen Angriff zu begegnen. Er kannte seinen Gegner auch, wie die folgende Stelle aus seinem Befehl vom 26. April 1905 beweist: „Die Japaner haben etwas Wichtiges vor uns voraus: andauernde Kriegserfahrung und große Praxis im Schießen während der Schlacht . . .“

Ebensowenig wie Villeneuve ist aber auch er über einige allgemeine taktische Anweisungen für die Schlacht hinausgekommen. Seine Absicht war ein defensives Verhalten seiner Linie, ein Durchstoßen nach Wladiwostok mit möglichst geringen eigenen Verlusten. In solchem Plan liegt nichts von wirklich taktischer Einsicht, nichts von irgendwelcher Macht einer Persönlichkeit. Wir zögern nicht, dem russischen Führer einen erheblichen, ja den größten Anteil daran beizumessen, daß bei Tsuschima die russische Flotte vernichtet, anstatt nur besiegt wurde.

Der japanische Angriff. Diese Ansicht wird bestärkt durch die schädlichen Folgen der schon erwähnten, von Rojestwenski unmittelbar vor dem Kampf befohlenen und in taktischer Hinsicht bedeutungsvollen Formationsänderungen. Das letzte Formieren der Linie erfolgte viel zu spät und mit so geringer Fahrt, daß das Spitzenschiff der linken Kolonne, „Ossljabia“, sogar zeitweise stoppen mußte und die ganze Linie in Unordnung brachte. Das Schiff hat, gestoppt oder mit geringer Fahrt vorausgehend, sofort das konzentrierte Feuer der Japaner auf sich gezogen, ist als erstes aus der Linie geschoren und dann gesunken. In diesen taktischen Maßnahmen des überraschten, des schnellen energischen Entschlusses und der Initiative baren russischen Führers liegt eine weitere Parallele mit dem Verhalten Villeneuves und seiner Unterführer vor Trafalgar: „Sie werden nicht wissen, was ich eigentlich will, es wird sie verblüffen, und das ist es gerade, was ich will“ — so hatte Nelson von der beabsichtigten Heranführung seiner Flotte an den Feind auf Kanonenschußweite gesprochen, und so hat er es bei Trafalgar ganz besonders durch die Scheinbewegung nach Norden erreicht. Auch Togos Linie hat durch ihr Ausholen nach Westen, durch die scheinbare Absicht, ein Passiergefecht zu führen, den russischen Führer dahin gebracht, „daß er nicht wußte, was jener wollte“. Nur so läßt sich sein Handeln, das starre Geradeausfahren, anstatt so schnell wie möglich zum laufenden Gefecht abzudrehen, notdürftig erklären. So kam es, daß die ungünstige Lage der Russen mit der eben beschriebenen Unordnung ihrer Formation nicht erschöpft war. Ihre lange Linie, die sich vorn unter dem Feuer der Japaner nur ganz allmählich etwas nach Osten umbog, konnte ihre Feuerkraft nicht ausnutzen, weil die japanische Linie ihre Spitze umfaßte, weil sie ihr Feuer unter solchen Verhältnissen auf den Gegner konzentrierte, wie wir es als günstigsten Fall der Konzentration der Kraft in den diesen Abschnitt einleitenden Sätzen erörtert haben. Es trat damit nach einiger Zeit ein fast vollkommenes „crossing the T“ seitens der Japaner ein, wie es einer nur einigermaßen nach richtigen taktischen Grundsätzen verfahrenden Flotte nicht aufgezwungen werden kann.

Zu erklären ist diese für die Russen verhängnisvolle Situation nur durch das Streben des russischen Führers, seine Flotte nach Norden, nach Wladiwostok zu führen unter Hintansetzung aller anderen Grundsätze und Erwägungen.

Vergegenwärtigen wir uns noch einmal diese erste entscheidende Konzentration im Anfang der Schlacht durch die Japaner: Die russische langgestreckte Linie in tiefer Formation wird an der Spitze konzentrisch angegriffen, kann das Feuer der gesamten, auf sie gerichteten japanischen Artillerie nur auf den vordersten Schiffen mit der Breitseite, auf den folgenden Schiffen nur mit der Vorschiffsartillerie, auf den hinteren wahrscheinlich überhaupt nicht erwidern. Ihre Queue wird von den im Bogen westwärts und südwärts herumholenden, selbständig nach dem vorerwähnten Plan Togos handelnden japanischen Kreuzerdivisionen bedroht. Sie ist durch ihre Stellung in der eigenen Formation an der vollen Ausnutzung ihrer Kampfkraft verhindert, denn die einheitliche Führung der Linie in tiefer Gliederung verhinderte die Mehrzahl ihrer Geschütze, vorauszuschießen. Sie ist „gebunden" durch ihre geringe Geschwindigkeit (10 Seemeilen), welche, wie einst die beschränkte Manövrierfähigkeit der Segelschiffe die nicht engagierte Spitze verhindert hatte, der angegriffenen Mitte und Nachhut zu Hilfe zu kommen, nunmehr in moderner Zeit der nicht engagierten Queue es unmöglich machte, die vorn höchste durchschnittliche Gefechtsfahrt (etwa 10 Seemeilen) laufende Spitze zu unterstützen. Die russische Linie ist dagegen hilflos, kennt kein Mittel, ihre taktische Lage zu verbessern.

Diese erste Phase der Schlacht ist für ihren Ausgang schon entscheidend gewesen. Kein Befehl, kein ihre Lage verbessernder taktischer Gedanke irgendwelcher Art hat während des ganzen weiteren Verlaufes der Schlacht am 27. Mai 1905 die Russen geleitet. Sie wichen der zermalmenden Wucht des japanischen Feuers aus, und wenn die Japaner infolge ihrer sehr viel höheren Geschwindigkeit zu weit vorlich standen, oder wenn Rauch oder Pulverqualm zeitweise Schutz gegen Sicht bot, versuchten sie nach Norden, nach Wladiwostok durchzubrechen. Dieses Streben nach Wladiwostok, auch in der Schlacht, verstieß gegen das erste Prinzip der Taktik, das unbedingt das Zurücktreten strategischer Ziele fordert, sobald es zum entscheidenden Schlagen gekommen ist.

So haben die Russen nur Fehler gemacht, und ihre Niederlage ist verdient. Da Personal und Material von vornherein dem Gegner nicht gewachsen waren, da sich in der Stunde der Entscheidung keine Persönlichkeit fand, ihr Geschick aufzuhalten oder zu ändern, wurden sie allmählich erschlagen.

Das sind die Grundlinien der japanischen Feuerkonzentration, wie sie bei Tsuschima gewirkt hat und wie sie im laufenden Gefecht, der wohl am häufigsten vorkommenden Gefechtsform, stets erstrebt werden wird.

Analogie der japanischen mit Nelsons Taktik. Wir erkennen die Analogie mit Nelsons Taktik. Die Konzentration der Kraft durch das Geschütz entscheidet hier wie dort als unbeschränkte Hauptwaffe die Schlacht. Wer am schnellsten und am meisten trifft, ist Sieger. Die anderen Waffen moderner Technik, Torpedowaffe, Ramme, Unterseeboot, Minen, treten ganz in den Hintergrund. Die Torpedoboote bei Tsuschima haben nur das durch die Artillerie nicht ganz ausgeführte Zerstörungswerk vollendet. Als das Prägnanteste im Memorandum Nelsons hatten wir ferner die Selbständigkeit der Unterführer, das Zusammenarbeiten getrennter Verbände zu gemein-

samem Zweck bezeichnet. Wir finden auch dieses Prinzip in hervorragender Weise von den Japanern angewendet durch das selbständige Verfahren der Kreuzerdivisionen, durch die sachgemäße Führung des zeitweise vom Linienschiffsgeschwader getrennt operierenden Panzerkreuzergeschwaders sowie schließlich durch die rechtzeitig angesetzten und schneidig durchgeführten Torpedobootsangriffe.

Bei Trafalgar wurde des Feindes Form zerbrochen unter Aufgabe der eigenen. Bei Tsuschima ist die eigene Formation nie aufgegeben worden. Die japanischen Linien haben fest zusammengehalten, während vor ihrem überlegenen Feuer die russische Linie allmählich auseinanderbrach.

Höhere Geschwindigkeit als neuer taktischer Faktor in moderner Zeit. Durch ihre höhere Geschwindigkeit ist es den Japanern gelungen, die Konzentration ihres Feuers immer wieder sofort zu erneuern, auch wenn sie durch die Ausweichversuche der Russen nach Norden oder Süden zeitweise unterbrochen worden war. Bei Trafalgar war der einmal nach dem Prinzip der Konzentration der Kraft angesetzte Angriff für den Sieg der Engländer entscheidend. Bei Tsuschima wirkte er nur deshalb entscheidend auf den endlichen Ausgang ein, weil einmal die Geschwindigkeiten der Gegner allzu ungleich waren, dann aber, weil die Russen zu viele Fehler machten, weil sie nicht schießen konnten, weil sie taktisch ungeschult und moralisch erschlagen waren. Sie hätten ohne diese Fehler, mit besserer Schießfertigkeit und taktischer Schulung und mit anderem Geiste kämpfend, den Ausgang der Schlacht noch erheblich ändern können. Sie hätten selbst mit ihren Fehlern in der Schlacht mehr Erfolg erreicht, wenn in dieser entscheidenden Stunde eine starke Persönlichkeit ihre Führung übernommen hätte. Wie vor hundert Jahren unter den Franzosen und Spaniern weiß die Geschichte auch hier herrliche Beispiele persönlichen Mutes, der Treue und Pflichterfüllung zu melden. Die Namen jener Tapferen werden Rußlands Söhnen noch viel Nutzen bringen. Aber anderseits wird uns mehr als aus der Segelschiffsschlacht berichtet, wie teilweise unter Führern und Mannschaften ein Geist herrschte, der unrettbar zur Schmach und Schande führt. Hier wird sich vieles wandeln müssen — denn Menschen, nicht Schiffe fechten.

Die Vernichtung des Feindes und die Vertreibung des Restes seiner Streitkräfte von der See.

Ganz kurz auch hier, wie bei Trafalgar, einige Worte über die gründliche Durchführung des Vernichtungsgedankens.

Nur 1 russischer Kreuzer und 2 Torpedoboote erreichten das strategische Ziel, Wladiwostok. 15 russische Schiffe sanken, 5 wurden von den Japanern genommen, 2 strandeten, 4 wurden in fremden Häfen desarmiert. Der Admiral Enquist, der Führer der 3 nach Manila geflohenen Kreuzer, hat eine ähnliche Rolle wie der Admiral Dumanoir bei Trafalgar gespielt. Er hat den Kampfplatz frühzeitig verlassen. Der russische Führer selbst fiel, wie einst Villeneuve, als Gefangener in die Hand des Feindes. Der zweite Admiral Nebogatow ergab sich dem Feinde an der Spitze von 4 Schiffen. Die Japaner haben in der ganzen Schlacht nur zwei kleine Torpedoboote verloren.

Noch niemals in der Geschichte ist ein solcher Erfolg mit so geringen Verlusten errungen worden. Die russische Flotte war vernichtet, ihr Rest von der See vertrieben.

3. Grundsätze für die moderne Flottenführung.

Wir stehen am Schlusse auch des militärischen Vergleichs. Nicht Einzelheiten, nicht starre Lehren konnte er bringen. Die ihm zugrunde liegenden Ereignisse sind durch ein Jahrhundert getrennt. Sie sind infolge der größten Umwälzungen auf allen Gebieten der Technik und des Wissens nicht mit dem gleichen Maße zu messen. Ein immer bewährtes Rezept zum Siegen gibt es nicht. Aber das Vergleichen weltgeschichtlich großer Ereignisse, das Studium der Geschichte soll als Wegweiser auf dem Wege dienen, der in das ungewisse Gebiet des Krieges führt.

Tsuschima ist in unseren Tagen geschlagen worden. Der Sieg blieb Japan, weil es so kämpfte, wie unumstößlich richtige Gesetze des Krieges es fordern. Wir haben diese Gesetze wirken gesehen für 1805 und 1905, für Segelschiffe und Dampfschiffe, für Trafalgar und Tsuschima. Japanische Flottenführung war also auch richtige moderne Flottenführung. Fassen wir noch einmal in kurzen Worten zusammen, was als Grundsätze abzuleiten Zweck und Aufgabe des Vergleiches war:

Macht der Persönlichkeit.

Nelson und Villeneuve, Togo und Rojestwenski, Engländer und Franzosen, Japaner und Russen, wir begleiteten sie in die Schlacht. Wir sahen ihren Einfluß auf deren Ausgang. Zahlreichere Schiffe allein sichern nicht den Sieg. Auch die materiell und personell nicht voll gewachsene Flotte hätte mehr Erfolg gehabt, sie hätte ihr Schicksal wenden können, wenn eine starke Persönlichkeit in entscheidender Stunde ihre Führung übernommen hätte.

Der Einfluß, die Macht des personellen Elements, ist in heutiger Zeit noch größer als früher. Seine Belebung, seine Schulung zur höchsten Kraftentfaltung ist erste Aufgabe der Vorbereitung zum Kriege. Am meisten aber wirkt das personelle Element in der Person des Führers selbst. Hier wird es zur Macht der Persönlichkeit, welche einen Einfluß auf den Ausgang der Schlacht, auf Sieg oder Niederlage, auf Emporkommen oder Niedergang von Völkern auszuüben vermag, dem Gleiches auf anderem Gebiet nicht zur Seite gestellt werden kann.

Personelle Tüchtigkeit äußert sich im Gebrauch der Waffen. Die Flotte in die dazu günstigste Position zu führen und sie dort zu halten, ist Aufgabe des Führers. Die Waffen schnell und sicher bis zur äußersten Leistungsfähigkeit zu bedienen, ist die des Personals. Die Hauptwaffe ist und bleibt die Artillerie. Sie kann allein niederkämpfen. Die anderen modernen Waffen treten in ihrer Bedeutung für eine Vernichtung des Gegners hinter ihr zurück. Daher ist beste Artilleriewirkung gleichbedeutend mit bester Taktik. Beste Taktik erkennt die Schwächen des Gegners und konzentriert dort ihre Kraft.

Taktische Grundsätze zur Herstellung der Konzentration der Kraft.

a) Die Linie ist die Hauptkampfformation. Jede andere Formation strebt nur dahin, die Linie wiederum zu bilden, um erneut die größte Ausnutzung der Gefechtskraft herbeizuführen.

b) Für diese größte Ausnutzung der Gefechtskraft ist die Länge der Linie beschränkt. Übersichtlichkeit und Beweglichkeit, um schnelle Formationsänderungen

vornehmen zu können, müssen charakteristische Merkmale der modernen Linie sein. Dadurch können Teile von ihr selbständig werden. Der Initiative der Unterführer kann wichtige Entschlüsse zu fassen und wichtige Aufgaben zu lösen überlassen sein.

c) Getrennte Verbände müssen zum gemeinsamen Zweck zusammenarbeiten. Nur die taktische Friedensschulung in Gefechtsbildern und Manövern, die Kenntnis der Ideen des Führers kann hierfür vorbereiten. Die Zusammensetzung der modernen Flotte aus Linienschiffen, großen und kleinen Kreuzern, Torpedobooten, Troß, fordert einen immer umfangreicher und komplizierter werdenden Apparat zur Übermittlung dieser Ideen und zu ihrem allgemeinen, zweifelsfreien Verständnis. Selbstvertrauen, gestützt auf eigenes Wissen und Können, selbständiges Handeln, wo der Befehl des Führers ausbleibt, wird in Zukunft noch mehr als bisher eine wichtige Rolle spielen.

Die höhere Kampfkraft entscheidet den Sieg, solange die Geschwindigkeiten zweier Flotten nur wenig differieren.

Die Ausnutzung der höheren Geschwindigkeit als eines taktischen Faktors, angedeutet schon zur Segelschiffszeit in Nelsons taktischen Erwägungen vor Trafalgar, ausgeführt in hervorragender Weise von den Japanern bei Tsuschima, bildet den Kernpunkt der heute viel umstrittenen Frage: mehr Kampfkraft oder mehr Geschwindigkeit? Sie kann nicht endgültig beantwortet werden, ohne das Wesen der modernen Seetaktik von Grund auf zu kennen. Solche Kenntnis aber hat auch Tsuschima nicht gebracht. Die durchschnittlich um 6 bis 7 Seemeilen geringere Geschwindigkeit der Russen, ihre durch moralische Faktoren herabgesetzte Kampfkraft lassen keine einwandfreie Beantwortung der Streitfrage zu, was darüber aus der Schlacht von Tsuschima abzuleiten sei. Wohl aber ist klar, daß bei nicht so großer Verschiedenheit der beiderseitigen Geschwindigkeiten die Kampfkraft dauernd den entscheidenden Einfluß ausgeübt hätte, so wie sie sich zu Beginn der Schlacht aus der Stellung der Flotten zueinander und aus dem Können ihrer Besatzungen ergab. Die späteren günstigen Folgen der höheren Geschwindigkeit der Japaner wäre ferner nicht in solchem Maße eingetreten, wenn in diesem Stadium des Gefechts eine ausreichende Wirkung der russischen Artillerie auf Schornsteine, Unterwasserteile, Kommandoelemente usw. nur einige ihrer Schiffe zur Fahrtverringerung oder zum Verlassen der Linie gezwungen hätte. Das Bild der Schlacht wäre überhaupt ein anderes geworden, wenn eine der japanischen überlegene russische Artillerie, aus taktisch günstiger Anfangsstellung feuernd, die japanische Linie zerbrochen hätte. So bleibt als Grundsatz bestehen:

Solange zwei Flotten in der Geschwindigkeit nur wenig differieren, entscheidet die höhere Kampfkraft allein den Sieg.

Mit steigender Fernwirkung der Artillerie wächst der Wert der taktischen Aufklärung zur Gewinnung einer günstigen Anfangsstellung.

Die in beiden Schlachten erkannte Bedeutung einer günstigen Anfangsstellung wächst weiter mit der steigenden Fernwirkung der Artillerie. Noch wichtiger als früher wird die mit Hilfe der taktischen Aufklärung zu lösende Aufgabe, die Flotte in rechter Ordnung und am rechten Ort den ersten Schuß feuern zu lassen.

Moderne Seemannschaft und Technik.

Einleitung.

Die nachstehenden Ausführungen bewegen sich auf einer im Laufe der Jahre breit getretenen Bahn. Im Austausch der Meinungen haben sich Wortführer fast aller Kriegsmarinen auf ihr getroffen, so daß ein Ideenkampf herrscht, wie er lebhafter, leidenschaftlicher und andauernder nur selten über maritime Zeitfragen entbrannt ist. Der Grund ist leicht ersichtlich: Das, was die neue, extreme Richtung anstrebt und zum Teil erreicht hat, wie in den Vereinigten Staaten und in England, bedeutet nicht mehr und nicht weniger als eine Revolution in der Frage des Personals und seiner Ausbildung. Über das vollgetakelte Kriegschiff und seine Zeit, die bis zu einem gewissen Grade bis in unsere Tage hinein ihre Tradition getragen haben, was die Verteilung, Erziehung und Wertschätzung der einzelnen Kategorien unserer Mannschaften anbetrifft, ist mit dem Aufrollen der Frage von den beiden angeführten Nationen rücksichtslos zur Tagesordnung übergegangen worden. Nicht einstimmig; denn Stimmen, welche diesen energischen Schritt, diesen Aufbau eines vollkommen neuen Systems verurteilen, sind in den eigenen Lagern nicht selten. Sie warnen vor dem Gewagten in der Konstruktion des Systems, dem sie den soliden Unterbau der Erfahrung und die Gewähr oder gar die Möglichkeit einer sachlichen Durchführung absprechen, so daß der Zusammenbruch der ganzen Anlage zu fürchten sei. Verwandte Ansichten machen sich auch in den anderen, unbeteiligten Marinen geltend.

An eine Einigung der Auffassungen ist vorderhand nicht zu denken. Die breiten Ströme entgegengesetzter Meinungen branden noch gegeneinander. Wie stets bei Streitfragen, werden sie auch hier von Nebenströmungen verschiedener Schattierung begleitet, welche je nach Bedeutung und Stärke mehr oder weniger dem Bette des Hauptstroms folgen. Es darf angenommen werden, daß einer der Nebenströme eine starke Anhängerschaft finden und auf den richtigen Mittelweg führen wird, denn die Zeit als sicherster Vermittler wird eine Einigung der Hauptparteien in großen Zügen herbeiführen. Jede muß ihr Teil nachgeben: Die alte Schule von der hie und da verstaubten, aber ehrwürdigen Tradition, die neue von dem ungestümen, fessellosen Vorwärtsdrängen.

Damit ein solcher Erfolg erreicht wird, ist es zunächst wichtig, daß die Parteien ihr Programm sachlich und ruhig entwickeln, denn nur auf diese Weise kann ein verständnisvolles Eingehen aufeinander erzielt werden. Der Zweck der nachstehenden Zeilen ist es, einen Beitrag zu diesem Werke zu liefern. Sie bringen wenig Neues — das liegt in der breiten Behandlung, welche verwandte Fragen seit Jahren in den Fachzeitschriften gefunden haben — und machen lediglich den Versuch, oft Gehörtes, viel Besprochenes und mancherlei Gelesenes zusammenzustellen in der Absicht, durch Abwägen der sachlichen Forderungen und bestehenden Verhältnisse untereinander vielleicht einen Standpunkt zu finden, welcher einen vorläufigen festen Halt inmitten des Strudels der Meinungen bietet.

Allgemeine Entwicklung der Frage.

Das treibende Moment, dessen Name die Revolutionspartei in der Personalfrage auf ihre Fahnen geschrieben hat, ist die Technik. Sie beherrscht in unseren Tagen fast das gesamte Schiff und, was das Ausschlaggebende ist, den Motor, die Maschine. Hierin liegt der Kernpunkt der ganzen Frage. Die Segel sind durch die Maschine abgelöst, die treibende Kraft, welche das Kriegschiff an den Feind heranbringt und dem Taktiker seine Evolutionen ermöglicht, ist nicht mehr dem Seemann alten Stiles sondern dem Techniker untertänig.

Die vornehmste Rolle eines Kriegschiffes ist zu allen Zeiten die Klarschiffrolle gewesen, denn sie lehrt der Besatzung die Waffenführung. In engster Fühlung mit ihr stand zur Seglerzeit die Manöverrolle, welche die Bedienung des Motors, der Segel, regelte. Einzuschalten ist hier, daß es aber auch zur Seglerzeit getrennte Mannschaftsgruppen waren, welche Geschütz und Takelage bedienten. Da die Manöverrolle in engster Fühlung mit der Klarschiffrolle stand, gewissermaßen eine Zwillingsschwester von ihr war, denn sie garantierte die Führung des ganzen Schiffes als Waffe, so ist es verständlich, in wie hohem Maße die Manöverrolle den gesamten Schiffsbetrieb und die Mannschaftsausbildung und -bewertung beeinflußte. Die Segelschiffsseemannschaft war Trumpf und mußte es mit Fug und Recht sein. Da mit der Segelschiffsseemannschaft die höchsten Erfolge erzielt worden sind, da sie auf Grund einer Jahrhunderte alten Tradition als unantastbares Privileg, als das echte und rechte, das innerste Wesen des Seefahrers angesehen worden ist, so ist es verständlich, wenn ihre einstmals strahlende Herrlichkeit noch bis in unser Zeitalter des Dampfes einen hellen Schein wirft, den überzeugte Anhänger als Leitstern fest im Auge behalten. Man kann diesen Glauben an den unersetzlichen Wert der Segelschiffsseemannschaft demnach wohl verstehen. Es wäre fraglos falsch, sich mit einem mitleidigen Achselzucken über ihn hinwegzusetzen. Nur darf mit Recht der Einspruch erhoben werden, daß es eine nicht stichhaltige Behauptung, ein unnützes Festhalten an alten Überlieferungen ist, wenn heutigentags immer noch betont wird, daß all die Eigenschaften, welche einen Seemann in seinem Berufe auszeichnen, Umsicht, Kühnheit, Kaltblütigkeit, rasches Erfassen von Situationen, allgemein praktische Fähigkeiten, nur gelegentlich des Dienstes in der Takelage, auf dem Boden der Segelschiffsseemannschaft, anerzogen werden können. Den hohen körperlichen und geistigen Nutzen, welcher aus diesem Dienste gezogen werden kann, braucht man keineswegs zu verkennen, wenn man es offen ausspricht, daß auch andere Berufe und gerade solche der Technik einen gleichwertigen erzieherischen Wert aufweisen, welcher in der Nutzanwendung dem modernen Kriegschiffsdienst voll zugute kommt. In einer Zeit, welche dem Dampfschiff die erste Rolle in der Seefahrt zugewiesen hat, mutet die Lehre in gewisser Weise eigentümlich an, daß die Schiffsführung, oder sagen wir Seemannschaft — die Begriffe, allgemein gefaßt, decken sich — nur auf Takelageschiffen rationell zu lernen sei. Es ist — man verzeihe die drastischen Bilder — etwas Ähnliches darum, als ob der Motorbootfahrer seine Kenntnisse als Segelbootführer und der Infanterist seine Schießkenntnis mit Pfeil und Bogen erlernen müßte. Im Ernste wird niemand diesen Ausbildungswegen das Wort reden; bei der Schule „Seemannschaft“ geschieht es aber in verwandter Weise.

Die Vorstellung der Erziehung unseres Nachwuchses auf reinen Segelschiffen weckt ohne Frage lockende Bilder, ich glaube, selbst für den verstocktesten Vorkämpfer der modernen technischen Ausbildung. Die Poesie des Seegelschiffes und der Seefahrt auf ihm erweist sich als eine echte und mächtige, welche noch heute unser Träumen und unser klares Denken lebhaft beeinflußt. Denn es ist sicherlich viel Poesie bei den Anhängern der alten Schule, welche mit einem warmen Herzen und ehrfürchtigen Gemüte sich scheuen, mit dem Alten, Vertrauten rücksichtslos zu brechen, und ihm immer noch das Vorzugsrecht zusprechen, den jungen Seemann schaffen zu können. In England herrscht die älteste und gewaltigste Tradition. Trotzdem ist der Schritt dort am schonungslosesten getan. Warum? Weil vor nüchternem, kaltem Denken jede Poesie sich scheu verbirgt.

Als das Dampfschiff auf der See erschien, wurde allen Ernstes das Ende der Seemannschaft von dem Seefahrer prophezeit. Heutigentags ist man sich darüber klar, daß darunter das Ende eines Begriffes verstanden werden muß, welcher durch die Entwicklung des Schiffbaues zurückgedrängt wurde, aber seinen Ersatz gefunden hat. Über die Bedeutung dieses Ersatzes sei zunächst gesprochen und sein Verhältnis zur Segelschiffsseemannschaft erläutert.

Alte und neue Seemannschaft im Vergleich.

Der Vergleich zweier Begriffe oder Sachen erfordert einen Maßstab, nach welchem man die Charakteristika der beiden Objekte bewerten, d. h. sie auf ein und dieselbe Größe zurückführen kann. In den Begriffen „alte und neue Seemannschaft“ sind „alt“ und „neu“ die Objekte, während „Seemannschaft“ der Maßstab ist. Dieser muß also genau betrachtet und als Begriff definiert werden. Die Definition eines so weit gefaßten Begriffes, wie ihn ohne Frage die Seemannschaft darstellt, ist nicht einfach; denn mit der Definition soll in möglichst kurzer, knapper, die Sache im vollen Umfange erfassender Form alles zur präzisen Erklärung Notwendige gesagt werden. Es muß, um ein Bild zu gebrauchen, ein großer Hausstand unter ein kleines Dach gebracht werden. Da dies durchaus nicht immer angängig ist, so müssen alle überflüssigen Gegenstände, für welche der Platz mangelt, aufgegeben werden. Eine derartige Sichtung muß notwendigerweise die Seemannschaft über sich ergehen lassen, ehe sie damit rechnen darf, begrifflich unter Dach und Fach zu kommen. Wie bereits vorhin erwähnt, kann nach meiner Ansicht die Seemannschaft mit der Schiffsführung — im weitesten Sinne — identifiziert werden. Demgemäß sei die Definition wie folgt gewählt: „Die Seemannschaft ist die Kenntnis von der Schiffsführung und -handhabung.“

Bei dieser Definition ist alles Handwerksmäßige, welches häufig unter der Flagge „Seemannschaft“ segelt, besser aber, um den Unterschied zu heben, mit „Bootsmannschaft“ bezeichnet werden könnte, fortgelassen. Ich möchte annehmen, mit Recht! Stellen wir uns die Seemannschaft als ein Gewerbe, als einen Beruf vor. Was bezweckt sie, wozu erzieht sie? Sie bildet Menschen heran, welche mit den Schiffen, die der Baumeister schafft, den Seeverkehr vermitteln. Hierin liegt das Charakteristische und nicht in den Hilfsmitteln, welche gelegentlich dieses Seeverkehrs angewandt und bedient werden müssen. Wenn man allgemein angeben soll, welche Arbeit irgend ein

anderes Gewerbe leistet, so wird man nie mit der Bezeichnung der einzelnen Tätigkeiten, sondern stets mit dem Endzweck der Gesamtarbeit antworten. Aus derselben Überlegung heraus ist die Definition der Seemannschaft in der vorstehenden Form gefaßt worden. An diesem Maßstabe können die beiden Objekte „Alt“ und „Neu“ wohl verglichen und gegeneinander abgewogen werden.

Als erstes wird sich dabei herausstellen, daß von einem Untergang der Seemannschaft keine Rede sein kann, denn wie ungeheuer ist der Seeverkehr seit dem Aufkommen des Dampfschiffes gestiegen! Nur die Hilfsmittel, welche, jedes an seiner Stelle, zum Gelingen des Ganzen beitragen, haben sich total verwandelt. Der Seemann, von dessen Geschicklichkeit, Aufmerksamkeit und Können die sachgemäße Bedienung des Motors Takelage als Einzeltätigkeit abhing, hat dem Techniker auf dem Gebiete der Motorbedienung vollkommen das Feld geräumt. Diesem sind damit — das sei hier vorweg ausgesprochen — alle die Pflichten übertragen, deren Erfüllung als speziell seemännische Tugenden gepriesen wurden; denn im Ernste wird niemand abstreiten wollen, daß die Eigenschaften, welche im Heizraum und in der Maschine den tüchtigen Mann zieren, nicht hinter denen zurückstehen, welche die Takelage anerzog. Insonderheit sei hier Verantwortlichkeit, Selbständigkeit, rascher Entschluß und Kaltblütigkeit hervorgehoben.

Ein großer Teil der Bootsmannschaft ist also von der Technik verdrängt worden. Anders geschulte Hände und Köpfe sind in wesentlich veränderter Form tätig, ohne daß die menschliche Arbeitsleistung im ganzen verringert wäre. Denn das, was maschinelle Kräfte im einzelnen abgenommen haben, wird reichlich ersetzt durch die Menge der erreichbaren Gesamtleistung.

Ist nun durch das Zurückgehen der Bootsmannschaft als eines Artikels, welcher infolge der veränderten Schiffskonstruktionen an Wert und Ansehen verloren hat, in irgend einer Weise die Seemannschaft berührt worden? Steht sie in geringerem Ansehen als früher, wird weniger in ihr geleistet?

Ich glaube, man kann getrost die Fragen verneinen, rückhaltlos jedenfalls für die führenden Stellen; die Seemannschaft als Beruf ist unverändert ihrem Entwicklungsgange gefolgt. Der hohen Bedeutung entsprechend, welche sie unter den Berufsklassen einnimmt, hat sie eine führende Stelle inne im Leben der Menschen. Das Gebiet, auf welchem sich ihre Arbeit betätigt, ist mindestens ebenso weit gesteckt wie früher, die erzielten Leistungen stehen keineswegs gegen ehemals zurück. Das Arbeitsfeld hat sich nur verschoben und der Technik ein weites Gebiet eingeräumt, von dem der Seemann selbst sich vorläufig streng gesondert hielt. Die Entwicklung des Schiffahrtwesens führt aber mit unbedingter Notwendigkeit dazu, daß auch der Seemann in dem Gebiete der Technik sich tummeln lernt. Beginnt er hiermit, so wird er sehen, daß reichlicher Ersatz für die zurückweichende Bootsmannschaft geboten wird.

Um diesen Auffassungen gerecht zu werden, muß man sich unsere Definition vor Augen halten, welche nicht nur von der Schiffsführung, sondern auch von der Schiffshandhabung sprach, also die Gesamtheit der Tätigkeiten und Arbeitsleistungen, welche auf einem seegehenden Schiff unter allen Wetter- und Ortsverhältnissen zustande kommen, einbegreift. Es sei zugegeben, daß der Gedankengang nicht so glatt zurückzulegen ist, umsoweniger, je mehr man in alten Vorstellungen befangen ist. Es ist aber unbedingt not-

wendig, daß man das Schiff und seine Besatzung wieder als Ganzes auffaßt, wie es zur Segelschiffszeit der Fall war. Diese Auffassung ging verloren, als sich die Technik wie ein Keil in den Organismus des Segelschiffs schob und von diesem lange Jahre als ein mehr oder weniger unangenehmer Fremdkörper empfunden wurde. Eine solche Vorstellung muß man in unseren Tagen fallen lassen. Von einem Fremdkörper kann man dort nicht mehr sprechen, wo diesem die führende Rolle in dem gesamten Organismus zugefallen ist.

Es möchte auf Grund der letzten Ausführungen den Anschein haben, als ob mit diesen Zeilen die Verwirklichung ähnlicher Ziele empfohlen werden soll, wie sie die englische Marine erreicht hat: ich meine die Verschmelzung des Personals. Daher sei betont, daß derartige Vorstellungen dem Verfasser nicht vorschweben. Er ist infolge der wachsenden Anforderungen an Können und Wissen unbedingt für die Spezialisierung und nicht für den Universalismus in der Personalausbildung, allerdings auf einer veränderten, modernen Anforderungen Rechnung tragenden Basis. Diese setzt sich für den Seemann aus Kenntnissen der Dampffahrkunde, der Bootsmannschaft und der Technik zusammen, denn viele der Hilfsmittel, mit welchen gearbeitet wird, sind maschineller Konstruktion, so daß eine technische Grundlage für ihre Bedienung unerläßlich ist. Wenn auf einer solchen Grundlage die Erziehung einsetzt, so ist viel zu lernen, mehr vielleicht als früher. Es braucht niemand mit einer gewissen Scheu nach dem alten Seemann hinzusehen, der jedes Ende, jedes Segel, alle Manöver mit ihm, jede Spliß und jeden Knoten kennt und, weil die Sachen in Vergessenheit zu kommen drohen, sich mit einem gewissen Nimbus der Unfehlbarkeit und einem Schein besonderer Kenntnisse umgibt. Man setze ihn auf ein modernes Schiff und lasse ihn dort Hand anlegen. Nur ein Hebel braucht zu klemmen, und die alte Schule weiß sich keinen Rat. Dann kommt der einfache Heizer aus der Maschine, der mit Handwerkszeug umzugehen versteht, und die Störung ist beseitigt.

Der Motor Segel ist also durch den Motor Maschine abgelöst. Es wurde oben bereits betont, daß dieser Tausch keinen Rückschritt in den Anforderungen, welche an das Personal zu stellen sind, bedeutet, sondern daß lediglich ein neues System, welches seine eigene, strenge Schule aufweist, ein altes abgelöst hat. Beide sind Äquivalente und heben einander auf, so daß von ihnen bei dem Vergleich alter und neuer Seemannschaft nicht mehr zu sprechen ist. Erwähnt seien hingegen noch einige Punkte, welche dartun sollen, daß auch die moderne Seemannschaft ein gründliches Studium und Exerzitium verlangt. So z. B. die Ankermanöver. Rein äußerlich sind sie sicherlich gegen früher vereinfacht infolge der vervollkommneten Einrichtungen, aber — diese wollen auch bedient sein, und zwar sehr sorgfältig. Schon wieder treten Seemann und Techniker nebeneinander und ergänzen sich gegenseitig. Soll die Arbeit eine vollkommene sein, so ist logischerweise ein gegenseitiges Verstehen, welches unter Umständen bis zur Vereinigung in einer Person führen muß, dringend erforderlich.

Die Dampffahrkunde, zumal bei den Kriegsmarinen im Verbande geübt, bietet ein so weites Feld für die Betätigung seemännischen Blickes und Verständnisses, daß sie ohne Einschränkung als vollwertiger Ersatz für jedes Segelmanöver anzusehen ist. An die Schnelligkeit des Entschlusses und der Überlegung werden bei dem rapiden Wechsel der Situationen vielleicht höhere Anforderungen gestellt als früher.

Schließlich sei noch auf den Dienst der Verschlußrolle hingewiesen, um darzutun, daß es nicht an Gegenständen mangelt, welche die ausgeschalteten Gebiete alter Seemannschaft vollkommen ersetzen.

Nach allem darf der Schluß gezogen werden, daß die alte und die neue Seemannschaft, an demselben Maßstabe gemessen, einander nichts nachgeben. Wir haben es mit zwei verschiedenen Schulen zu tun. Die eine, hochgeachtet, ist den Verhältnissen entsprechend auf ihrem Standpunkte stehen geblieben, die andere schreibt den Fortschritt auf ihre Fahnen. Warum dem alten Lehrplane folgen, zumal es sich günstigenfalls doch nur um mehr oder minder kurze Kurse und keine abgeschlossene Lehrzeit handelt, wenn die neue Schule in der Lage ist, alles für die Praxis Nötige lehren zu können?

Die Verhältnisse bei den Kriegsmarinen.

Nach diesen Betrachtungen mehr allgemeiner Natur sei das Thema straffer gefaßt und auf die Verhältnisse zugeschnitten, welche wir bei den Kriegsmarinen, insonderheit der deutschen, finden. Ich knüpfe hier an den Aufsatz „Ein Beitrag zur Schulschiffsfrage“ an, welcher in dem Juniheft 1906 dieser Zeitschrift erschienen ist. Um die Forderung nach modernem Schiffsmaterial ohne Takelage, welche damals gestellt wurde, zu unterstützen, seien einige weitere Gesichtspunkte angeführt, welche die Ausrangierung der veralteten Schulschiffe nahelegen.

Die Seemannschaft alten Stiles, wie sie auf den Segelschulschiffen gelernt werden soll — es handelt sich naturgemäß in der Hauptsache um Bootsmannschaft, da Neulinge an führenden Stellen nicht beschäftigt werden — ist ein so schwieriges Kapitel, daß nur eine jahrelange, unbeeinflußte Beschäftigung mit ihr einen vollen Erfolg versprechen kann. Wird diese Zeit nicht gewährt, so bleibt die ganze Schule eine Episode mit einer Fülle unverdauter Eindrücke. Die Saat positiven Wissens wird nach einer beschränkten Ausbildungszeit nur sehr dünn und spärlich aufgehen, um in unverhältnismäßig kurzer Frist nahezu ganz abzusterben, weil ihr die weitere Nahrungszufuhr plötzlich genommen wird. Dieser bedenkliche Zustand tritt nicht ein, wenn das Schulschiff ein vollwertiges, d. h. ein modernes Glied in der Kette der Ausbildung ist.

Auf jedem Schiff, welches mit einer Takelage versehen ist, wird der Dienst in ihr, sei er auch absichtlich noch so eingeschränkt, einen unverhältnismäßig breiten Raum einnehmen. Andere, wichtigere Sachen leiden darunter und kommen zu kurz. Wenn man sich nun darüber klar ist, daß selbst ein ausgedehnter einjähriger Takelagedienst unmöglich mit einem dauernden Erfolge rechnen kann, so folgt daraus, daß die Zeit trotz jeden Lobes, das man der Takelage spenden kann, nicht zweckentsprechend angewandt worden ist.

Ein weiterer Grund, welcher für die Abschaffung spricht, ist der, daß unser Nachwuchs sich unter anderen Verhältnissen entwickelt und sich mehr und mehr darüber klar wird, daß ihm von der Kenntnis der Takelage kein Nutzen erwächst. Es wird sich demnach eine gewisse Unlust in dem Erlernen veralteter Sachen einstellen, welche verständlich ist, wenn man bedenkt, daß die jungen Leute recht oft Äußerungen hören werden, welche wegwerfend von dem Takelagedienst sprechen. Ich meine, die Bedeutung dieses Moments dürfte nicht zu gering angeschlagen werden, denn wir haben es, zu

unserer Freude, mit einem aufgeweckten Nachwuchs zu tun. Zur Hebung der Disziplin würde eine derartige Erscheinung gleichfalls nicht beitragen.

Sehr zu beachten ist ferner der Umstand, daß die wirklich guten, gediegenen Lehrmeister allmählich mit einer gewissen Naturnotwendigkeit aussterben werden. Die Qualität des Gebotenen geht damit zurück. Halbwertiges, in unzureichender Zeit geboten, wird nicht recht zu billigen sein.

Als letztes sei darauf hingewiesen, daß kaum ein anderer Beruf sich den Luxus erlauben wird, seine Zöglinge anders als mit modernen Mitteln, welche das Gewerbe selbst an die Hand gibt, auszubilden.

Ich übertrage den Ausspruch eines amerikanischen Seeoffiziers, wenn ich sage, daß wir, je eher wir die Takelage aufgeben, desto schneller von diesem Schritt den Nutzen ziehen werden.

Wenn nun die gesamte Ausbildung auf den Segelschulschiffen in Fortfall kommt — daß sich auch unsere Marine zu diesem Schritt entschlossen hat, beweist die Bereitstellung der „Freya" als Schulschiff —, so wird die Frage zunächst interessieren, in welcher Form dem zukünftigen Nachwuchs die Grundlage einer möglichst modernen Seemannschaft gegeben werden soll. Es ist also zu entwickeln, welche Kenntnisse Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften der Kriegsmarine auf diesem Gebiete sich aneignen müssen. Die Frage sei zunächst allgemeiner behandelt, um später als Schlußfolgerungen mit bestimmten Vorschlägen hervorzutreten.

Ein amerikanischer Offizier führt als ersten von drei Gesichtspunkten, welche die Ausbildung eines leistungsfähigen Seeoffiziers ausmachen, den nachstehenden an: The acquirement of the ability to handle ships.

Hiermit trifft er meines Erachtens das Richtige. Von diesem Standpunkte aus muß die moderne Seemannschaft dem jungen Offiziernachwuchs gelehrt werden. Selbstverständlich muß der Anfang ein bescheidener sein und sich aufbauen auf den Detailkenntnissen aller in Frage kommender Hilfsmittel. Aber — und das ist das Wichtige — es dürfen nur solche Sachen gelehrt und in der Praxis bedient werden, welche tatsächlich auf modernen Schiffen vorkommen. Daraus folgt, daß bereits die erste seemännische Ausbildung mit der technischen des öfteren Hand in Hand gehen wird.

Möglichst frühzeitig soll der jüngste Nachwuchs mit den Begriffen Dampffahrkunde und Fahreigenschaften vertraut gemacht werden. Es sind solche, in welchen man nur schwer auslernen kann. Die beste Schule gibt zunächst jede Gattung von Boot, indem sich gelegentlich dieses Dienstes bei sich allmählich steigernden Schwierigkeiten — Dingy bis Dampfbarkaß — der Blick schärft und das Verantwortlichkeitsgefühl festigt. Das Manövrieren soll nicht allzu lange hinausgeschoben werden. Es muß dem jungen Offizier bereits bis zu einem gewissen Grade in Fleisch und Blut übergegangen sein. Im Ernstfalle kann jederzeit die Gelegenheit an ihn herantreten, selbständig handeln zu müssen. Und für den Krieg und nur für den Krieg schulen wir uns. Der Flotten- oder Geschwaderkampf, welcher nahezu ausschließlich noch vorkommen wird, verlangt eine sichere Hand in der Schiffsführung, abgesehen von der Beherrschung der einschlägigen Reglements. Diese Kost ist wirklich nicht zu schwer, als daß sie nicht als Grundlage auch dem jungen Nachwuchs vorgesetzt werden könnte! Was nützen ihm heute, wenn das Schulschiffsjahr vorbei ist, die mühsam erlernten Kenntnisse vom

stehenden und laufenden Gut? Zu welchem Zweck wird sein Auge für richtiges Brassen, Toppen und Endenholen geübt? Wenn man an solche Fragen herangeht, so tritt meines Erachtens mit einer verblüffenden Schärfe der Wert einer modernisierten Ausbildung hervor, welche die Umsicht in ganz anderer Weise bildet.

Abgesehen von den positiven Kenntnissen, welche das Manövrieren mit Boot und Schiff dem Schüler verschafft, wird das Selbständigkeitsgefühl in erheblicher Weise geweckt, und dieses Gefühl bedarf auf dem modernen Kriegschiff mit seiner ausgedehnten Parzellierung unbedingt einer besonderen Kräftigung.

Gleichberechtigt neben die Schiffsführung und ihren weitgefaßten Lehrplan tritt die Schiffskenntnis, welche unmittelbar als ein Gebiet der modernen Seemannschaft aufzufassen ist. Wie unendlich viel hierin in praktisch-technischer und in theoretischer Weise zu lernen ist — Lecksicherungsdienst, Feuerlöschwesen, Schiffsreparaturdienst — liegt auf der Hand, so daß näher darauf einzugehen unnötig erscheint. Desgleichen sei hier übergangen, was an Bootsmannschaft zu lehren ist, da es an einer späteren Stelle des Zusammenhanges wegen erwähnt werden soll.

Wenden wir uns zu den technischen Kenntnissen und zu der Form ihrer Erwerbung. Da sie lediglich von dem Standpunkte aus zu lehren sind, daß sie eine rationelle Schiffsführung und -handhabung gewährleisten, so sind sie als Dienstzweig zum Teil der reinen Seemannschaft unmittelbar anzugliedern. Die Kenntnisse werden am sichersten und einfachsten erworben in der streng praktischen Betätigung in dem über das ganze Schiff verteilten Maschinenwesen. Das erste Schulschiffsjahr wird nicht im entferntesten ausreichen, die Ausbildung auf die erforderliche Höhe zu bringen. Wir werden hierin weitergehen müssen; in welcher Weise, sei später vorgeschlagen. Es wird sich bei diesem Dienst um die Überwindung eines gewissen Vorurteils handeln. Wenn aber die Erfolge nicht ausbleiben, wenn die Sicherheit in der praktischen Handhabung des Werkzeuges wächst, dann wird sich mit der Genugtuung über die eigene Handfertigkeit und Unabhängigkeit von selbst die Freude an der Sache einstellen. Splissen und Knoten und andere seemännische Arbeiten haben immer Anklang bei den jungen Leuten gefunden. Warum sollte es anders sein beim Erlernen von Handgriffen, welche ebenso wie jene aus der Praxis genommen sind? Sollte eine gewisse Zaghaftigkeit oder ein Gefühl gänzlich zu verwerfender „Feinheit" bei den Schülern zutage treten, so müßte dem mit allem Nachdruck entgegengetreten werden.

Wir kommen dann zu der Beantwortung der Frage im allgemeinen, welche seemännische Ausbildung der Unteroffizier und Mann erhalten muß, um ein vollwertiges Mitglied der Besatzung eines modernen Kriegsschiffes zu sein, denn auf diese Eigenschaft allein muß unsere Erziehung hinzielen. Die praktische Ausbildung wird sich im allgemeinen mit der der Offiziersaspiranten decken, mit der Maßgabe, daß Dampffahrkunde mit dem Schiff und reine Maschinenkunde in Fortfall kommen und daß die Theorie auf technischem Gebiete nur auf das unbedingt Notwendigste zu beschränken und dafür hauptsächlich die Handhabung der in Frage kommenden Apparate zu betreiben ist. Der Unteroffizierersatz muß hierbei naturgemäß eine umfassende, planmäßige Ausbildung erfahren, während der Mann des Ersatzes nur als Gelegenheitsarbeiter und auf seinen Stationen ausgebildet wird.

Eine hervorragende Rolle spielt der Bootsdienst im weitesten Sinne. Zu ihm

ist speziell für die Mannschaft der Nährboden für die rein seemännische Seite der Ausbildung zu erblicken. Die Bootsmannschaft hat sich lediglich in den Grenzen des heute Notwendigen zu bewegen.

Wenn man von der Technik spricht, so ist es nahezu unmöglich, ohne einen kurzen Seitenblick zu tun, an dem Gebiete der Artillerie vorbeizukommen. Denn auf diesem tritt die Bedeutung einer technischen Vorbildung auf Grund der maschinellen Anlagen am plastischsten hervor. Es sei hier, wiederum aus amerikanischer Feder, eine kurze, treffende Charakteristik des modernen Kriegschiff-Seemannes eingeschoben („Proceedings“ 1902, Seite 896):

The ideal man-of-war's man of to day is as different from his predecessor of a hundred years ago as is the ideal officer from his service ancestor, and training must follow the line of development. Above all things the modern man-of-war's man must be a courageous man who can shoot straight and fast. That is his raison d'être. Zum schnellen und sicheren Schuß gehört aber notwendigerweise eine gründliche Materialkenntnis, um gegebenenfalls Störungen irgendwelcher Art in kürzester Frist mit den eigenen, technisch geschulten Händen beseitigen zu können.

In dem Artikel heißt es dann weiter: . . . he may have to handle steam, hydraulic or electric machinery, in a humble capacity, perhaps, but not so humble that it will not be in the power of an ignorant or careless man to do immense damage.

Der Verfasser bezeichnet schließlich seinen Mann mit sea-man im Gegensatz zu dem seaman, der in der Takelage zu Hause ist. Der sea-man muß sich durchaus in das moderne Schiff einleben und Seegewohnheit auf ihm erwerben. Diese im Verein mit den vorgenannten Eigenschaften in technischer und artilleristischer Beziehung und der Beherrschung moderner Bootsmannschaft stempeln ihn zu einem brauchbaren Mitgliede der Besatzung.

Damit sei in großen Zügen die Ausbildung unseres Personals nach veränderten Grundsätzen angedeutet. Im unmittelbaren Anschluß hieran stellen sich zwei Fragen zur Beantwortung ein. Wird durch den Fortfall jeder Takelageausbildung irgend ein Nachteil bedingt? Welches Personal ist im Sinne der vorstehend skizzierten Ausbildung besonders geeignet für den Kriegschiffsdienst?

Wenn wir die Antwort auf die erste Frage finden wollen, so müssen wir zunächst untersuchen, mit welcher Begründung überhaupt für die Beibehaltung eines getakelten Schulschiffes eingetreten wird. Wir finden eine solche klar ausgesprochen auf den Seiten 860 und 861 der „Marine-Rundschau“ 1906. Es heißt dort:

„Kann man ihn (den jungen Deutschen) auf ein modernes, mit allen Waffen und Maschinen gespicktes Schiff stecken und ihm dort im Laufe eines Jahres all die viel gepriesenen Eigenschaften des Seemannes: Mut, Entschlossenheit, Kaltblütigkeit, schnellen Blick und »Zufassen« beibringen? Ich bezweifle es. Er wird ein guter Soldat, Artillerist, Signalgast, Heizer, Maschinist und auch Bootsgast werden, aber kein Seemann.“

Die Begründung für die Beibehaltung der Takelage ist demnach lediglich darin zu suchen, daß auf ihr allein nach Ansicht ihrer Beschützer die Frucht seemännischer

Tugenden reifen kann. Ich verkenne auf keinen Fall den hohen erzieherischen Wert der Takelage, muß mich aber unbedingt der Ansicht zuneigen, daß der Erfolg unverhältnismäßig teuer erkauft wird. Denn alles, was der Neuling lernen muß, um überhaupt in der Takelage sich einigermaßen heimisch zu fühlen, ist toter Ballast für ihn, welchen er später in kürzester Frist über Bord werfen wird. Sind denn die gepriesenen Eigenschaften tatsächlich nur auf der Raa anzuerziehen? Ich habe es vorhin schon bezweifelt und wiederhole dies! Vielleicht, daß man das „Zufassen" gelten lassen könnte? Hierfür würde sich aber auch leicht Ersatz beim Artillerie- und technischen Dienst finden lassen. Wenn im übrigen zugegeben wird, daß ein modernes Schulschiff einen guten Soldaten, Artilleristen, Signalgasten, Heizer, Maschinisten und auch Bootsgasten erziehen kann, so darf jede Kriegsmarine von einem derartigen Erfolge höchlichst befriedigt sein.

In dem angezogenen Aufsatz wird weiterhin betont, daß das Schiff selbst auch eine Waffe sei, welche schneidig geführt sein will. Ganz gewiß! Lernt man diese Waffenführung beim Segelsetzen und Bergen oder gelegentlich der Dampffahrkunde?

Um meine Auffassungen zu unterstützen, seien einige Stellen wiedergegeben, welche sich in einem Aufsatze aus der Feder eines österreichischen Seeoffiziers finden. („Mitt. d. Seew." vom 15. Juli 1905, Seite 666 u. 670.) Es heißt dort:

„Das Manövrieren mit Segeln kann für Stab und Mannschaften entfallen. Wenn dasselbe in den meisten Flotten noch immer geübt wird, so ist dies eben ein Beweis, daß man sich von den Erfahrungen der Jugend trotz wesentlich geänderter Verhältnisse nur ungern trennt. Jedenfalls läßt sich die Zeit, welche erforderlich ist, einen recht schlechten Segelschiffsoffizier oder Matrosen auszubilden, in anderer Weise besser verwerten.

Und weiter: Der Wachoffizier auf einem Schlachtschiffe oder Panzerkreuzer im Eskadreverbande, die Kommandanten von Torpedobootszerstörern und Torpedobooten, welche oft in den gefährlichsten Positionen mit abgeblendeten Lichtern bei Fahrgeschwindigkeiten von 25 bis 30 Seemeilen exakt manövrieren müssen, finden für die hierbei notwendig werdende Seemannschaft auch nicht den geringsten Anhalt durch die auf Segelschiffen gewonnenen praktischen Kenntnisse."

Das letzte ist vielleicht etwas zu extrem gefaßt, aber typisch für eine moderne Auffassung. Meines Erachtens darf die Schlußfolgerung unbedenklich gezogen werden, daß der Fortfall der Takelage sich nicht als Nachteil in irgend einer Form bemerkbar machen wird.

Wir kommen zur Beantwortung der zweiten Frage, welche die Auswahl des Personals betrifft. Zunächst ist hierbei festzustellen, daß unser Ersatz sich seit Jahren zum überwiegenden Teil aus Angehörigen der Landbevölkerung zusammensetzt. Diese Zwangslage hätte zur Zeit der Segelschiffahrt einen recht unangenehmen Beigeschmack gehabt, den man heute nicht mehr zu empfinden braucht. Im Gegenteil! Ein reicher Stamm an lediglich technisch geschultem Personal hat in mancher Beziehung seinen beträchtlichen Vorteil dem Seemann alter Schule gegenüber, der nur auf Segelschiffen gefahren ist. Das einzige, was er voraushat außer der Kenntnis der Bootsmannschaft, ist seine Seegewohntheit, welche nebenbei gesagt auf Dampfschiffen in gleicher Weise zu

erwerben ist. Aus diesem Grunde muß er vornehmlich auf kleineren Fahrzeugen und Torpedobooten Verwendung finden, wenngleich die Frage der Seefestigkeit wirklich keine einschneidende ist. Selbst auf den Linienschiffen kommt es vor, daß nach einer längeren Ruhezeit Berufsseeleute seekrank werden. Individuelle Veranlagung und Disposition sprechen das Hauptwort hierbei, und ein ausreichendes Maß von Seefestigkeit stellt sich bei dem jungen, gesunden Mann in der Regel recht bald ein, falls er nur genügend auf See bewegt wird. Und das geschieht. Dagegen steht der Seemann allen technischen Fragen weit fremder gegenüber als jeder Mann des Ersatzes, der das Schmiede-, Schlosser- oder ein verwandtes Handwerk gelernt hat. Infolgedessen wird er bei Einrichtungen maschineller Art — und solche sind die vorherrschenden — nicht mit derselben Anstelligkeit zu verwenden sein wie jener. Wenn auf Seite 861 der „Marine-Rundschau" 1906 gesagt wird, „ein guter Seemann finde sich in alle Lagen, sei anstellig, aufmerksam und gewissenhaft und ausdauernd sowie gleichgültig gegen jede Gefahr", so weiß man nicht recht, welche lobenswerten Eigenschaften man im Gegensatze hierzu anderen Berufsklassen, z. B. Maschinentechnikern und Heizern, nachsagen soll. Man darf wirklich nicht den alten Seemann zu einem Idealmenschen stempeln. Warum er z. B. besonders geeignet für den Geschützdienst sein soll, ist nicht ersichtlich. Aber auch in rein seemännischen Sachen schießt er lange nicht immer den Vogel ab. So hat man schon von einem Gefechtsrudergänger gehört, welcher in seinem Zivilberuf das Gewerbe eines Fleischers betrieben hat. Und dieser Mann ist so ausdauernd, so gewissenhaft, so aufmerksam und beneidenswert ruhig, daß er, wenn man von diesen Eigenschaften auf seinen Beruf schließen müßte, sicherlich für einen Schiffer auf großer Fahrt gehalten würde.

Zu beachten ist ferner die Intelligenz, welche in gewissen Berufsklassen diejenige von Seeleuten, insbesondere von Fischern, recht wesentlich überragt. Intelligenz ist aber auch ein Vermögen, welches auf einem modernen Schiff unter Garantie zinsbringend angelegt werden kann. Wenn wir von den intelligenten, aus technischen Berufsklassen hervorgegangenen Leuten den vollen Nutzen ziehen wollen, dann ist es aber hauptsächlich notwendig, daß wir sie als Handwerker benutzen und technisch weiterbilden. Mir scheint, daß infolge der unnötig scharfen Trennung zwischen dem sogenannten seemännischen und technischen Personal all die Fähigkeiten und Kenntnisse, welche in einem großen Teil der heute von den Matrosendivisionen Eingestellten beruflich stecken, nicht nur nicht ausgenutzt, sondern gewissermaßen verschüttet und erstickt werden durch den Umstand, daß ihnen künstlich das Gefühl der Überhebung als Seemann beigebracht wird, der Hammer, Feile und Lötkolben den Heizerhänden überläßt. Ich bin der festen Ansicht, daß aus dem Personal in technischer Hinsicht allgemein weit mehr herauszuholen ist, als es bis jetzt geschieht, wenn nur das Matrosenpersonal technisch auf selbständigere Füße gestellt würde. Ein jeder Mann am Geschütz müßte über gewisse Kenntnisse der Büchsenmacherei verfügen.

Nach dem Vorstehenden darf die Ansicht ausgesprochen werden, daß durch den Mangel an rein seemännisch vorgebildetem Personal eine irgendwie empfindliche Lücke in dem Betriebe eines modernen Kriegschiffes nicht eintritt.

Bevor dieser Abschnitt geschlossen wird, sei noch in wenigen Worten auf die Art der Einstellung und die Verschmelzung der Offizierkorps eingegangen, Fragen, welche mit der seemännischen Ausbildung Hand in Hand gehen.

Unser Einstellungsmodus wird, den deutschen Verhältnissen entsprechend, für unbedingt richtig gehalten. Die Entwicklung des Individuums vollzieht sich in der Regel nach Maßgabe der genossenen Jugenderziehung. Einmal muß der Mensch im Leben auf eine Grundlage eingepflanzt werden, von welcher er eine allgemeine, befruchtende Bildung ziehen kann. Alles in ihm soll während dieser Zeit vorbereitet werden, um auf möglichst breiter Basis die kommenden Berufspflichten und Kenntnisse auf sich nehmen, sammeln und entwickeln zu können. Der junge deutsche Abiturient, der aus dem Elternhause kommt, hat, wenn anders überhaupt die geistige Entwicklung eines Menschen in Abschnitte zusammengefaßt werden kann, ein gewisses Maß von Reife erreicht, welches ihn befähigt, mit Ernst, Bewußtsein und Überlegung seinen künftigen Beruf zu ergreifen. Hierin liegt ein großer Vorzug anderen Einstellungsformen gegenüber. Um die Möglichkeit einer vielseitigen Entwicklung, welche in hervorragendem Maße den tüchtigen Seeoffizier ziert, nicht abzuschneiden, ist ein verhältnismäßig später, wohlüberlegter Eintritt in den Beruf von nicht zu unterschätzendem Werte. Ohne der Erziehung in unseren Kadettenkorps irgendwie nahetreten zu wollen, kann mit voller Berechtigung die Ansicht ausgesprochen werden, daß ihre Zöglinge trotz der langjährigen militärischen Vorbildung durschnittlich keineswegs tüchtigere Berufssoldaten werden als die Schüler höherer Lehranstalten. Aus dem gleichen Grunde möchte ich annehmen, daß ein auf paralleler Grundlage errichtetes seemännisches Kadettenkorps — etwa nach englischem Muster — uns nicht weiter vorwärts bringen würde. Abgesehen von allem Handwerksmäßigen, das im Einzelfalle vielleicht auf eine höhere, an und für sich sehr schätzenswerte Stufe der Vollendung gebracht werden kann, müssen von dem Offizier Eigenschaften der freien, geistigen Entwicklung, der Moral und der Lebensweisheit verlangt werden, für deren Entfaltung ein frühzeitiges Gebundensein in Berufsformen nicht besonders zuträglich sein dürfte.

Die Summe der Kenntnisse, welche bis zur Beförderung zum Offizier von unserem Nachwuchs zu lernen ist, hat einen derartigen Umfang, daß die dreiundeinhalbjährige Dienstzeit zu ihrer Bewältigung sicherlich als knapp zu bezeichnen ist. Trotzdem kann eine frühere Einstellung nach englischem Muster nicht gut geheißen werden auf Grund der vorstehend wiedergegebenen Ansichten. Anderseits ist aber auch einer Verlängerung der Fähnrichszeit nicht das Wort zu reden, wenngleich ein halbes Jahr mehr, insofern es als unbedingt notwendig für den Abschluß der Ausbildung erachtet wird, wahrlich kein zu strenges Ansinnen darstellen würde.

Desgleichen sei der Ansicht Raum gegeben, daß auch in Sachen der Personalverschmelzung dem englischen Muster zweckmäßig nicht zu folgen ist. Nicht nur die Wissensgebiete des Seeoffiziers, sondern in gleicher Weise auch die des Ingenieurs sind in neuerer Zeit so umfassende geworden, daß es für den normal begabten Menschen — und ein solcher muß zugrunde gelegt werden —, unmöglich erscheint, sich auf allen Gebieten als auch nur einigermaßen sattelfest zu erweisen. Schon unter den bestehenden Verhältnissen macht sich das Bestreben nach einer gewissen Spezialisierung in der Verwendung der Offiziere bemerkbar. Man kann sogar noch weiter gehen und sagen: In gewissem Sinne sind wir alle zeitweilige Spezialisten, denn unsere Tätigkeit während der meisten längeren Bordkommandos ist eine mehr oder weniger eng umschriebene. Durch den Universalismus in der Ausbildung mag erreicht werden, daß jedermann

über alles sich eine seinen Fähigkeiten entsprechende Meinung bilden und von jedem Dienst eine gewisse Kenntnis erwerben kann. In der Hauptsache wird aber das Wissen sich über ein durchschnittliches Maß — insonderheit bei den jüngeren Offizieren — nicht erheben. Der Universalismus als ganzes wirkt nicht fördernd, sondern zurückdämmend. Es fehlt ihm der kühne Geist des Spezialisten, der sich aus der Menge weit heraushebt, durch die sichere Beherrschung des Stoffes andere mit sich reißt und somit in hervorragendem Maße befruchtend wirkt.

Für unsere Verhältnisse könnte demnach ein gänzlicher Umsturz nach Muster des englischen nicht gut geheißen werden. Unter Beibehaltung der bestehenden Spezialisierung in Seeoffiziere und Ingenieure ist dafür Sorge zu tragen, daß der Seeoffizier eine ausgedehnte technische Vorbildung erhält, welche ihm die Selbständigkeit verschafft, die im Interesse des gesamten Dienstbetriebes notwendig ist. Daß Wissen Macht bedeutet, ist eine Wahrheit, die in unseren Tagen allgemein anerkannt wird.

Ausbildungsvorschläge.

Im Anschluß an die vorstehenden allgemeineren Darlegungen seien einige Vorschläge für die Modernisierung unserer seemännischen Ausbildung näher ausgeführt. Zunächst sei die Frage für den Offiziersersatz erörtert.

Das erste Jahr. (Schulschiff.)

Nach der infanteristischen Ausbildung kommen die Seekadetten an Bord der Schulschiffe. (Es wird bei den nachfolgenden Betrachtungen mit der „Freya“-Klasse gerechnet.) Das Schulschiffsjahr hat als vornehmste Aufgabe, die seemännische Ausbildung der jungen Leute im Sinne der oben gegebenen Definition zu fördern. Ein großer Teil der technischen Ausbildung läuft daher bei der Seemannschaft mit, denn er ist ein Stück Seemannschaft. Durch den Fortfall der Kenntnis und Bedienung der Takelage wird eine Fülle an Zeit gewonnen, welche der technischen Seemannschaft, der Maschinenkunde und Technik sowie der artilleristischen Ausbildung zugute kommt. Schließlich wird einen Bruchteil der Zeit die gymnastische Ausbildung in Anspruch nehmen, der als Ersatz für den Takelagedienst eine erhöhte Bedeutung beizumessen ist.

Die nachstehenden Lehrfächer wären im alten Umfange weiter zu betreiben: Navigation, Dienstkenntnis und Englisch. Mathematik und Naturlehre dürften zugunsten einer rein praktischen Ausbildung — und auf eine solche muß erneut mit allem Nachdruck Wert gelegt werden, zumal mit Recht dem Abiturienten der Vorzug bei der Einstellung gegeben wird — während des Schulschiffsjahres in Fortfall kommen. Es handelt sich bei diesen Fächern doch nur um eine Wiederholung von auf der Schule gelernten Sachen, und eine solche kann zur Genüge während der Kommandierung zur Marineschule betrieben werden.

Der artilleristischen Ausbildung muß, wie oben bereits gesagt wurde, ein breiterer Raum als bisher gewährt werden. Artilleristische Technik und Büchsenmacherei sind zu betreiben gelegentlich des Geschützreinigungsdienstes, zu welchem die Seekadetten im Interesse der Materialkenntnis in ausgiebiger Weise herangezogen werden müssen. Im übrigen verweise ich auf das in dem Artikel „Ein Beitrag zur Schulschiffsfrage“ Gesagte, um von dem eigentlichen Thema nicht abzuirren.

Durch den Fortfall des Takelagedienstes, der Mathematik und Naturlehre würden nach Ausweis des Stundenplans für den Unterricht an Bord (Seekadetten-Ausbildungs-Vorschrift) gut 8 Stunden für jede Woche frei. In diese Zeit müßten sich also als Zuschlag die Artillerie, die Maschinenkunde und Technik sowie die Gymnastik teilen, da die Seemannschaft ohnedies schon über etwa 8 Stunden des Wochenpensums verfügt. Die Zeiten von 5 Uhr bis 5 Uhr 30 Minuten nachmittags sind in dem angeführten Stundenplan unbesetzt und müssen es auch auf dem modernen Schulschiff für regelmäßige „Alle-Mann-Abendmanöver" — wie: Boote klar zum Rudern oder Segeln, Schotten dicht, Feuerlärm, Alle Mann aus dem Schiff, Vorbereitungen zu Klar Schiff, Klar Schiff, Boote armieren, Boje über Bord, Klarmachen zum Anlegen und zum Schleppen, Ankermanöver jeder Art, Schleppen (während der Verbandsfahrten) u. a. m. — bleiben.

Für die Ausbildung in der Seemannschaft, in der Technik und Maschinenkunde werden die folgenden Vorschläge gemacht:

a) Ausbildungspersonal. Das Ausbildungspersonal bedarf einer Ergänzung durch Techniker. Es ist ein Ingenieur an Bord zu kommandieren, welcher mit dem eigentlichen Schiffsdienst nichts zu tun hat und in dessen Händen lediglich die technische Ausbildung der Seekadetten und Schiffsjungen liegt. Außerdem tritt zu jeder Seekadettenkorporalschaft neben den seemännischen Unteroffizier ein Maschinistenmaat. Diese Leute sind ebenfalls vom Schiffsdienst frei zu halten und stehen lediglich zur Verfügung des Seekadetteningenieurs, welcher sie gelegentlich auch zur Fortbildung der Schiffsjungen benutzt.

b) Seemannschaft und Technik. In der Seemannschaft ist Folgendes zu betreiben:

1. Bootsdienst,
2. Bedienung der seemännischen Einrichtungen des Schiffes,
3. Dampffahrkunde,
4. Schiffskunde,
5. Bootsmannschaft,
6. Seemannschaftsunterricht.

Bei jedem dieser Dienstzweige ist streng darauf zu achten, daß überall dort, wo technische Einrichtungen in Frage kommen, diese parallel mit seemännischen zu lehren und zu bedienen sind. Als Beispiele seien Bootsheißmaschinen, Ankerlichtmaschinen und Rudermaschinen angeführt. Natürlich wird es sich empfehlen und von selbst ergeben, daß stets ganze Gruppen die eine oder die andere Tätigkeit ausüben. Ein enges Zusammenhalten aller Seekadetten unter gemeinsamer Führung wird überhaupt nur in den wenigsten Fällen möglich sein. Hierin liegt wohl ein Nachteil, der aber nicht zu umgehen ist, da er sich einerseits aus der Mannigfaltigkeit des Dienstes, anderseits aus schiffbaulichen Eigenschaften des modernen Schiffes ergibt. Bei jedem Dienst ist neben der innigen Verschmelzung von Seemannschaft und Technik, soweit eine solche in Frage kommt, besonders hoher Wert auf die Entwicklung der Selbständigkeit der jungen Leute zu legen, einmal durch die Übernahme verantwortlicher Stellen, zum andern durch häufigen Stellenwechsel, unbeschadet der Beibehaltung von Hauptstationen

bei Alle-Mann-Manövern im Interesse eines straff militärischen, auf die Kürze der Zeit gegründeten Exerzitiums. Der Bootsdienst in allen Booten wird im ersten halben Jahre den wichtigsten Zweig der seemännischen Ausbildung darstellen, da er relativ am einfachsten ist und insbesondere Eigenschaften des seemännischen Blickes und der Selbständigkeit am sichersten und raschesten entwickelt. Betont sei, daß der Bootsdienst auch häufig auf See zu üben ist, sobald es die Wetterverhältnisse irgend gestatten. Er fördert dann gleichzeitig in nicht zu unterschätzender Weise die Seegewohnheit der Neulinge.

Die Bedienung der seemännischen Einrichtungen darf nicht nur gelegentlich vorkommender Manöver geübt werden. Das Schiff muß sich derartigen exerziermäßigen Zwecken vollkommen zur Verfügung stellen. Als Beispiele seien Ankermanöver jeder Art angeführt. Dieselbe Forderung muß im Interesse der Dampffahrkunde erhoben werden, welche im zweiten halben Jahre zu beginnen hat.

Die Schiffskunde ist praktisch und, soweit notwendig, theoretisch zu betreiben. Bei ihr werden Seekadettenoffizier und -Ingenieur sich wirksam unterstützen müssen. Ein häufiger Rollentausch mag hier sehr am Platze sein. Um Mißverständnissen vorzubeugen, sei erwähnt, daß Lecksicherungsdienst und Feuerlöschdienst zur Schiffskunde gerechnet werden.

Die Bootsmannschaft darf sich nur mit solchen Sachen beschäftigen, welche auf einem modernen Schiff vorkommen und gebraucht werden können. Für sie gilt als wichtig, daß Gründlichkeit über Menge des Wissens geht.

Bei dem Unterricht fallen die Kapitel über Takelage fort. An ihrer Stelle sind die Grundregeln der Flottenreglements zu lehren, die Kenntnis der Signalbücher ist in ausgedehnterer Weise als früher zu festigen. Die Seekadetten sind als folgende Seeposten auszubilden: am Ruder, an den Fahrtbällen, als Ausguck, an der Rettungsboje, als Abstandmesser. Außerdem stellen sie den Wach- und den Signalkadetten.

c) Technik und Maschinenkunde. Um das Wesen maschineller Anlagen im allgemeinen kennen zu lernen, kann ein vorbereitender Unterricht nicht entbehrt werden. Er muß bereits in den ersten Wochen an Bord beginnen, damit die praktische Betätigung der Seekadetten an den verschiedenen Maschinen nicht ganz im dunkeln tappt. Der Unterricht ist durch die Erklärung reichlicher Modelle möglichst anschaulich zu gestalten. Er muß sich davor hüten, sich im Detailgebiet zu verlieren. Auf den Schulschiffen ist ein besonderer Werkstattraum einzurichten, welcher mit 20 bis 30 Schraubstöcken zu versehen wäre. Die Unterbringung wird kaum Schwierigkeit machen. Für reichliches Handwerkzeug ist Sorge zu tragen. Folgende Arbeiten sind zu betreiben:

1. Handhabung einfacher Werkzeuge, wie Hammer, Meißel, Feile, Lötkolben;
2. Schmieden, Nieten, Splinte-Einziehen, Bolzen-Einsetzen, Einpassen einfacher Reserveteile, leichte Schlosserarbeiten,
3. Herstellung einfacher mechanischer Gegenstände.

Bei diesem Dienstzweig ist mit aller Strenge darauf zu halten, daß der einzelne Seekadett wirklich praktisch arbeitet und nicht etwa den müßigen Zuschauer darstellt, wenn ihm sein technischer Korporalschaftsführer an die Hand geht. Nur dann wird der Erfolg nicht ausbleiben und das Ziel erreicht, daß der Seekadett bei

Störungen am Geschütz oder an maschinellen Anlagen nicht ratlos dasteht, sondern mit praktisch geschultem Blick und praktisch ausgebildeter Hand eingreifen kann. Es kommt auch hierbei nicht auf die Menge des Durchgenommenen sondern vielmehr auf die Beherrschung der einzelnen Arbeiten und eine sichere Erfahrung an. Als geeignete Zeit für diesen Dienst dürfte der Sonnabend Vormittag anzusehen sein, der jetzt zum Unterricht in der Takelage verwandt wird.

Im Hafen wird besonderer Wert auf den maschinellen Dampfbootsdienst zu legen sein. Die Seekadetten werden als Maat und als Heizer angelernt. Es ist anzustreben, daß sie möglichst bald eine Verantwortung, sei es auch zunächst nur eine auf bestimmte Gebiete beschränkte, übertragen bekommen. Hierin allein liegt die Gewähr, daß sie etwas Ordentliches lernen. Am Schlusse des Jahres muß jeder Seekadett unbedingt imstande sein, die Dampfbeibootsmaschine und den Kessel selbständig zu bedienen.

Der Aufenthalt im Boot darf sich nicht nur auf die Dauer der jeweiligen Fahrt erstrecken; er muß ein mehrstündiger sein. Auch zum Feueranstecken sind die Seekadetten heranzuziehen.

In See ist zweistündiger Heizraum- und Maschinenwachdienst zu leisten. Die Anzahl der vorgesehenen Wachen ist zu verdoppeln, so daß also der Seekadett mindestens 24 Heizraumwachen und 48 Maschinenwachen während des ersten Jahres absolviert. Die Zeit wird sich hierfür leicht finden lassen, da durch den Fortfall der Takelage doch nur eine beschränkte Anzahl Seekadetten während der Nacht als Seeposten Verwendung finden kann. Es ist auch bei diesem Wachdienst anzustreben, daß den Seekadetten eine sich allmählich steigernde Verantwortung übertragen wird, wie Beobachtung der Armaturteile in den Heizräumen, Nachfühlen von Lagern, Einstellen und Revidieren von Schmiervorrichtungen, Führung des Maschinenraumjournals, so daß ihre Selbständigkeit wächst. So müssen nach und nach die Bedingungen für sie durch Entfernung des Maschinenpersonals, wie Heizer und Maate, erschwert werden. Das Schiff, als Schulschiff, muß solchen Verhältnissen mit Fahrt und Manöver Rechnung tragen.

Das Manövrieren mit den Maschinen muß von den Seekadetten ganz systematisch und gründlich betrieben werden, indem das Schiff auf freier See sich vollkommen in den Dienst der Sache stellt. Die Dampffahrkunde wird sich hiermit vereinigen lassen.

An sämtlichen Hilfsmaschinen sind die Seekadetten praktisch zu beschäftigen. Auch hier ist nach Möglichkeit Selbständigkeit anzustreben. Diese muß jedenfalls erreicht werden in Kenntnis und Bedienung der gesamten Rudermaschinenanlage.

Auf Scheinwerfer, Signalmittel und elektrische Anlage ist nur oberflächlich einzugehen, da eine gründlichere Ausbildung dem Jahre auf der Flotte vorbehalten bleiben soll.

d) Gymnastik. Der Dienst in der Takelage stellte das angewandte Turnen in einer Form dar, wie man sie sich idealer kaum denken kann. Da körperliche Kraft und Gewandtheit eine Zierde jedes Mannes, insbesondere eine solche des Offiziers ist, so muß mit großem Nachdruck darauf gehalten werden, daß die Körperpflege auf dem modernen Schulschiff nicht zu kurz kommt. Dementsprechend sind die Schiffe mit einer entsprechenden Anzahl leicht verstellbarer und transportabler Recks und Barren

auszurüsten. Das Turnen muß sich mit den militärischen, hauptsächlich aber mit Kür-Übungen befassen, da diese Gewandtheit und Schneid besser entwickeln und interessanter sind. Sprunggestell, Doppel- und Einzeltau und Schwingkeulen vervollständigen die Turngeräte. Die körperliche Ausbildung wird ferner wesentlich gefördert werden durch den Bootsdienst, hauptsächlich durch das Rudern. Als wichtig auf diesem Gebiete wird außerdem ein energisch betriebener Landungsdienst mit Marsch und Gefecht angesehen. Er hebt den militärischen Geist, arbeitet den Körper gründlich durch, bringt einen frischen Zug in das Ganze nach dem einengenden Bordleben und entwickelt, wenn richtig angewandt, Initiative. Schließlich sind Wettspiele jeder Art, sorgfältig organisiert, zu betreiben. Die Zeit gibt der freie Mittwoch Nachmittag. Die Wettkämpfe dürfen nicht den Charakter des zufällig Entwickelten tragen, sondern müssen schulmäßig und ernsthaft betrieben werden und sich auf einer streng sportlichen Unterlage aufbauen. Die Vorbildung der jungen Leute für derartige Veranstaltungen ist heute weit besser als früher, da auch die Schulen dem Sport ein größeres Interesse entgegenbringen. Wo dieses bei dem einzelnen fehlt, ist es mit Wohlwollen, aber mit Nachdruck zu entwickeln. Unbedingt zu bekämpfen sind die Ansichten jener Richtung, welche körperliche Rückständigkeit mit einer verächtlichen Geringschätzung des Sportes zu verbergen sucht.

Das zweite Jahr (Marineschule).

a) Seemannschaft. Durch Beschaffung einer recht stattlichen Flottille von Segelfahrzeugen, welche auch dienstlich ausgiebig benutzt wird, ist den Fähnrichen auf der Marineschule reichlich Gelegenheit geboten, sich selbständig und unter Anleitung seemännisch weiterzubilden. Um einer gewissen Einseitigkeit dieses Dienstes abzuhelfen und um gleichzeitig den modernen Betrieb nicht zu vernachlässigen, wird vorgeschlagen, der Marineschule eine Anzahl alter Torpedoboote zur Verfügung zu stellen. Auf ihnen wären unter Führung der Inspektionsoffiziere nachstehende Dienstzweige zu betreiben: Dampffahrkunde, Bedienung von Trossen und Ankern, Boje über Bord; Küstenkunde im engeren Umkreise, Ausweicheregeln und Lichterführung, Grundlagen der Formaltaktik; Signaldienst; Steuern; Schleppübungen.

Gerade das kleine Fahrzeug hat einen hohen erzieherischen Wert, welcher in mancher Beziehung den des großen Schiffes bei weitem übertrifft. Auf dem kleinen Fahrzeuge ist jeder Mann eine Person, während er auf dem großen oft nur eine Nummer darstellt. An den einzelnen treten daher auf einem Boot gesteigerte Anforderungen, vornehmlich solche, welche Selbständigkeit verlangen, heran. Dadurch werden Blick und Hand geübt und ein gesundes Selbstbewußtsein entwickelt. Ein amerikanischer Seeoffizier meint, daß die Besatzung eines Torpedobootes nach einer sechsmonatigen Indienststellung weit vollkommener durchgebildet und homogener sei als die eines Linienschiffes nach dreijähriger Tätigkeit. Man wird ihm darin Recht geben können. Zu beachten ist noch, daß gelegentlich der Torpedobootfahrten, welche sich naturgemäß in freieres Wasser ausdehnen können als die Segelbootfahrten, die Seegewohntheit der Fähnriche gefestigt wird.

b) Maschinenkunde und Technik. Für die Maschinenkunde sei ebenfalls eine Änderung in der Art und Weise ihrer Handhabung vorgeschlagen. Ich möchte sie von dem akademischen Stuhl herunternehmen und sie auf zwei Beine stellen,

welche Praxis und Front heißen. Die reine Theorie könnte dem Umfange ihres Gebietes nach zum Vorteil der Gründlichkeit eingeschränkt werden. Der Seeoffizier kann mit einer oberflächlichen Kenntnis aller „Systeme“ wenig anfangen. Was er braucht, sind ein schlichtes, aber sicheres Verständnis für die Sache und dann — praktische Fähigkeiten. Die Maschinenkunde müßte sich also als ausgedehnter Anschauungsunterricht auf Frontwissen und Frontdienst beschränken. Nebenher ginge die planmäßige praktische Weiterbildung mit dem Werkzeug in einem auf das reichhaltigste und beste eingerichteten Werkstattraum. Die Leitung der gesamten Maschinenkunde und Technik müßte in die Hände von Ingenieuren gelegt werden, damit die engste Fühlung mit der Front gewahrt bleibt. Zu ihrer Unterstützung ist geeignes Unterpersonal zu kommandieren, welches gleichzeitig als Besatzung der Torpedoboote dient. Die praktische Maschinen- und Heizraum-Kunde läuft parallel der Seemannschaftsausbildung an Bord der Boote.

c) Gymnastik. Mehr noch als auf dem Schulschiff muß die Körperpflege an Land betrieben werden, weil Mittel, Zeit und Gelegenheit sich hier reichlicher zur Verfügung stellen. Wenn wirklich ein großer Erfolg erzielt werden soll, der uns in Anbetracht des vorzüglichen Menschenmaterials keinesfalls versagt zu bleiben braucht, sind es zwei Bedingungen, welche erfüllt werden müssen:

1. Die Gewinnung eines ausgezeichneten Lehrpersonals,
2. die Herrichtung und Ausgestaltung eines erstklassigen Sportplatzes.

Wenn wir zu dem ersten Punkte kommen, so würden wir vielleicht mehr, als es bis jetzt geschieht, Nutzen zu ziehen haben aus den Kommandierungen zur Militär-Turnanstalt, in der Weise, daß Fähnrichs- und Inspektionsoffizier wenn irgend möglich die Berliner Anstalt für die Dauer eines vollen Kursus besucht haben müssen. Außerdem wäre der Frage des Engagements von wirklich gediegenen Turn- und Fechtlehrern nahe zu treten, welche durch das, was sie in der Vollendung lehren können, in unverhältnismäßig hoher Weise zu einer fortschrittlichen Entwicklung beitragen. Gerade im Wetteifer mit dem vollentwickelten Können bilden sich Interessen und entwickeln sich Talente.

Betreffs des Sportplatzes gilt etwas Ähnliches. Der Reiz einer Sache, der sich zur Liebe am Sport auswachsen soll, entsteht bei den meisten Menschen erst, wenn sich ihm wirklich vollkommene Anlagen zur Verfügung stellen. Ich erinnere an ein großes, schönes und luftiges Schwimmbassin, das sauber gehalten ist und alle Einrichtungen für Sprungübungen neben geräumigen An- und Auskleideräumen aufweist, im Gegensatz zu einem stagnierenden Gewässer unter einem schlecht gehaltenen Bau! Dasselbe Bild kann man für jeden Sportzweig ausmalen. Es kommt also darauf an, daß der Sportplatz die verschiedensten Sportarten in vollendeter Weise zu betreiben gestattet. Manche der englischen Spiele sollten an der Tagesordnung sein, vornehmlich aber unser deutsches Turnen, im Freien und in einer vorbildlich ausgestatteten, gedeckten Halle. Auch der Wettkämpfe des klassischen Altertums brauchten wir uns nicht zu schämen. Ich habe besonders den Ringkampf im Auge, in welchem eines der besten Mittel zu erblicken ist, Körperkraft und Gewandtheit im Verein mit raschem Blick, Energie und Selbstbewußtsein zu pflegen. In der japanischen Marine, welche einen hohen Wert auf die Pflege der Gymnastik legt, steht der Ringkampf bei hoch und niedrig in besonderem Ansehen, desgleichen auf amerikanischen Universitäten.

III. Spezialkurse, das Jahr an Bord, Leutnantsjahre.

Für die Ausbildung in der Seemannschaft ist, mit Ausnahme einer systematischen Weiterbildung in der Dampffahrkunde, Besonderes nicht mehr zu sagen, da das übrige sich aus dem laufenden Schiffsdienst ergeben wird. Betreffs der technischen Weiterbildung seien aber noch einige Vorschläge gemacht. Gelegentlich des Artillerie- und Infanterie-Kursus sind die Fähnriche mit praktischen Büchsenmacherarbeiten zu beschäftigen. Der Torpedo-Kursus muß ihnen ebenfalls Gelegenheit geben, sich in möglichst ausgedehnter Weise technisch-praktisch zu betätigen.

Während des einjährigen Bordkommandos sind unbeschadet der Forderung, daß dem allgemeinen Schiffsdienst der Vorrang gebührt, Maschinen- und Heizraumwachen zur Befestigung des Erlernten und weiteren Fortbildung zu gehen. Sechs volle Heizraumwachen und vierundzwanzig volle Maschinenwachen einschließlich Hilfsmaschinen werden als ausreichend erachtet. Eine besonders gründliche Ausbildung, welche sich auch auf die vorkommenden praktischen Arbeiten zu erstrecken hat, ist den Fähnrichen in den elektrischen Anlagen des Schiffes zu geben. Entsprechend der Vorbildung ist ihnen nach Möglichkeit stets ein bestimmtes Gebiet unter Verantwortung zu übertragen.

Die Leutnants zur See gehen informatorische Maschinenwachen. Zwölf volle Wachen im Jahre werden als genügend angesehen. Die Leutnants zur See und Fähnriche erhalten gelegentlich größerer Reparatur- und Aufnahmearbeiten der Maschinen eine eingehende Instruktion an Ort und Stelle.

Hiermit sei die Ausbildung des Offizierersatzes verlassen. Wir wenden uns zu den Schiffsjungen, bei denen wir uns wesentlich kürzer fassen können, um nicht in den Fehler der Wiederholung zu verfallen. Ihre Ausbildung ist den neuesten Bestimmungen entsprechend auf zwei Jahre festgesetzt. Das erste halbe Jahr wird auf S. M. S. „König Wilhelm“ als Exerzierschiff zugebracht. In dieser Zeit hätte neben dem seemännischen und artilleristischen Dienst sofort ein recht ausgedehnter und energisch gehandhabter praktisch-technischer Dienst einzusetzen, der sich auf dieselben Gebiete des Schlosser- und Schmiedehandwerks erstrecken müßte, die gelegentlich der ersten Seekadettenausbildung erwähnt wurden. Also auch hier brauchen wir technisches Lehrpersonal, welches sein Hauptaugenmerk darauf zu richten hätte, daß das Einfachste bis zur sicheren Beherrschung beigebracht wird.

Im zweiten und dritten halben Jahre kommen die Schiffsjungen an Bord der Schulschiffe. Hier sollen nahezu ungeschmälert die Artillerie, die reine Seemannschaft, Bootsmannschaft und Schiffskunde in ihr Recht treten. Hoher Wert ist gelegentlich des Bootsdienstes auf die Ausbildung als Bootssteuerer zu legen. Die technische Weiterbildung hat nur durch Bedienung der seemännischen Hilfsmaschinen und durch das gelegentliche Handanlegen bei technischen Arbeiten zu erfolgen. Systematisch und auf das allereingehendste ist die Kenntnis der äußeren Scheinwerferbedienung zu betreiben, denn jeder seemännische Unteroffizier muß die Scheinwerferdisziplin und ihre Lehren vollkommen beherrschen. Wir müssen in diesem Dienste Leute erziehen, welche selbständig und zuverlässig funktionieren.

Nach dem Schulschiffjahr kommen die Schiffsjungen zur Schiffsjungendivision. Auch für diese werden alte Torpedoboote aus verwandten Gründen, wie sie gelegentlich

der Fähnrichsausbildung entwickelt wurden, beantragt. Zum mindesten müßte die Division mit einer stattlichen Zahl von Dampfbeibooten ausgerüstet werden, welche aber auch neben den Torpedobooten zur Verfügung zu stellen wären. Denn auf diesen soll Steuern, Ankerbedienung, Trossenhandhabung, Signaldienst u. a. m., aber keine Dampffahrkunde betrieben werden, während die Dampfbeiboote lediglich zu Fahrübungen zu benutzen sind.

Während der Zeit bei der Schiffsjungendivision sind die technisch-praktischen Arbeiten des ersten halben Jahres mit erneutem Eifer aufzunehmen. Falls bereits in Friedenszeiten ein Werkstattschiff vorgesehen würde, könnte dieses gleichzeitig als Schulschiff für die vorgedachten Zwecke dienen. Da diesem praktischen Dienst ein breiter Raum in der Ausbildungszeit zu gewähren ist und außerdem die Jungen, auch auf dem Exerzierschiff „König Wilhelm", fortgebildet werden sollen, ließe sich die Frage erörtern, ob die vorhandene Zeit ausreicht, oder ob es nicht ratsam wäre, die Zeit bei der Schiffsjungendivision auf ein Jahr auszudehnen, so daß die Jungen erst nach zweiundeinhalbjähriger Dienstzeit Matrosen würden. Wir kämen damit den früheren Verhältnissen näher, welche wohl nur zwangsweise verlassen worden sind, und hätten den Nachteil vermieden, daß die Jungen zum Teil noch als unreife und mehr oder weniger haltlose Burschen der Front übergeben werden, welche doch fertige Menschen so nötig hat. Der Verfasser hat selbst Stimmen aus Unteroffizierkreisen gehört, welche in der abgekürzten Ausbildungszeit der Jungen eine ernste Schädigung ihres Nachwuchses in bezug auf moralische und dienstliche Qualitäten erblicken.

Die Weiterbildung unseres Unteroffizierersatzes im technisch-praktischen Dienst an Bord müßte eine gelegentliche sein mit der Maßgabe, daß sie zu allen technischen Arbeiten, welche im seemännischen und artilleristischen Bereiche liegen, herangezogen werden. Bei jedem Landkommando wäre hingegen eine planmäßige Fortbildung in der Werkstatt, vornehmlich an der Hand von Büchsenmacherarbeiten, anzustreben.

Die Mannschaften des Ersatzes erhalten keine systematische Ausbildung in technischen Arbeiten, sondern werden bei gelegentlich vorkommenden Arbeiten in ausgiebiger Weise angestellt. Außerdem werden sie eingehend über Beseitigung von Störungen im Bereiche ihrer Gefechtsstationen in praktischer und theoretischer Weise unterrichtet. Um an ihnen ein technisch vorgebildetes und arbeitverständiges Personal zu haben, wäre Wert darauf zu legen, daß von der Aushebung möglichst alle Berufe, wie Maurer, Gärtner, Ackerknechte, welche keinerlei technisches Verständnis mitbringen, ferngehalten werden. Trotzdem es mehr als selbstverständlich ist, sei betont, daß nach wie vor jeder Mann der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung ohne Ausnahme in der Marine dienen muß.

Ich möchte die vorstehenden Betrachtungen mit einem Hinweis auf den Aufsatz „Artillerie und Panzer im ostasiatischen Seekriege" im Nauticus 1906 schließen, in welchem an mehreren Stellen auf die „technisch geschulte Hand und die technisch-praktische Vorbildung" des japanischen seemännischen Personals als zeitgemäßer Ersatz für andere seemännische Fertigkeiten hingewiesen wird. Es wird von dem Verfasser aus diesen Eigenschaften der Besatzung unmittelbar der Schluß gezogen, daß Japan durch sie von Schiffsverlusten in der Schlacht in der Tsuschima-Straße verschont geblieben ist.

Wdr.

Das Vermächtnis eines deutschen Seekriegslehrers.*)

Im Januarheft dieser Zeitschrift wurde von berufener Seite der neu erschienene erste Band der „Seekriegsgeschichte" des Kontreadmirals Rittmeyer besprochen und in den einleitenden Worten auf den Wert des seekriegsgeschichtlichen Studiums hingewiesen.

Erfreulicherweise liegt jetzt der erste Band eines zweiten derartigen deutschen Werkes vor, das seiner ganzen Anlage nach sehr geeignet erscheint, das vorerwähnte Rittmeyersche nach mancher Richtung hin zu ergänzen. Um seines reichen, gediegenen Inhaltes willen verdient es die Aufmerksamkeit aller derer, die sich mit seinem Verfasser zu der Auffassung bekennen, daß das Studium der Seekriegsgeschichte den Abschluß der wissenschaftlichen Ausbildung jedes Seeoffiziers bilden müsse, der in seiner militärischen Laufbahn höhere Ziele anstrebt. Zweck der nachstehenden Zeilen soll sein, durch einen kurzen Hinweis auf den Hauptinhalt dieses ersten Teils des Stenzelschen Gesamtwerkes auf dasselbe erneut aufmerksam zu machen und so dazu beizutragen, ihm die Leser zuzuführen, auf deren Interesse der Autor berechtigten Anspruch hat. Ein Studium des Buches selbst kann durch eine solche Inhaltsangabe natürlich nicht überflüssig gemacht werden; dazu ist das Buch zu wertvoll und zu inhaltreich. Es ist an vielen Stellen eine Fundgrube klar durchdachter und folgerichtig aus einem reichen Material herausgearbeiteter eigener Gedanken, die zum selbständigen Nachdenken anregen und das Studium der behandelten geschichtlichen Zeitabschnitte — obwohl sie einer längst vergangenen Zeit angehören — nie uninteressant werden lassen. An die Eigenart des besonders im letzten Teil etwas lapidaren Stiles gewöhnt man sich leicht.

Der kriegsgeschichtlichen Darstellung schickt der Verfasser eine 57 Seiten einnehmende Einleitung voraus. In ihr begründet er zunächst — in einer Weise, die in den Definitionen vielfach anklingt an die Ausführungen in der Besprechung des Rittmeyerschen Werkes durch Admiral Freiherr v. Maltzahn —, aus welchen Gründen das Studium der Seekriegsgeschichte seine Berechtigung hat. Er sagt sehr zutreffend hinsichtlich der wechselseitigen Stellung von Theorie und Praxis zueinander: „Eine gesunde Theorie steht zur Praxis keineswegs im Gegensatz, sondern es ist nur ein Unterschied vorhanden wie der zwischen »Lehre« und »Anwendung«."

Die Aufgabe, die er sich gestellt hat, präzisiert der Autor dahin, daß er nicht eine Darstellung der Seekriegführung geben, sondern eine geschichtliche Entwicklung der Seetaktik schreiben wolle. Die „Lehre vom Seekriege" — anders ausgedrückt „die Theorie des Seekrieges" — in Buchform herauszugeben, hatte sich der Kapitän Stenzel für später vorbehalten. Der Tod hat ihn leider an der Durchführung dieses Vorsatzes gehindert.

In den anschließenden allgemeinen Erwägungen, bei denen er sich, wie auch später, vielfach an Clausewitz und andere bedeutende Militärschriftsteller anlehnt, gibt er

*) Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten, mit Berücksichtigung der Seetaktik. Von Alfred Stenzel, Kapitän zur See à la suite der Marine. — Hannover und Leipzig 1907. Hahnsche Buchhandlung. — I. Teil Preis 8,— Mark.

eine Definition des Begriffes „Krieg“ und weist, wie auch noch an anderen Stellen, in interessanter Weise auf einige prinzipielle Unterschiede zwischen Land- und Seekriegführung hin. Er zeigt hier auch, daß im Gegensatz zum Landkriege, wo wenigstens zeitweise ein rein passives Verhalten denkbar sei, eine defensive Kriegführung zur See stets vom Geiste der Offensive getragen werden müsse.

In den Kreis seiner Betrachtungen über das Wesen der Seekriegführung zieht er auch Gedanken über Handelsschiffahrt, Kolonien und die vielfachen volkswirtschaftlichen Beziehungen, die mit einem kräftig pulsierenden Staatswesen untrennbar verbunden sind. Hierbei wird ihm vielfach in bezug auf das nicht voll zugestimmt werden können, was er gelegentlich über eine noch bestehende Kluft zwischen Angehörigen der Handels- und der Kriegsflotte zu sagen hat. Diese seine Anschauungen scheinen etwas veraltet und überholt.

Weiter wird die Frage gestellt: „Ist die Kriegsgeschichte eine Wissenschaft?“ Kapitän Stenzel führt hierzu dem Sinne nach aus: Eine exakte Wissenschaft, wie z. B. die Mathematik, ist die Kriegsgeschichte naturgemäß nicht. Es würde ein vergeblicher Versuch sein, auf Grund geschichtlicher Studien die Kriegführung in ein System zu bringen, bestimmte Regeln oder Rezepte aufzustellen, die dem, der sie anwendet, den Sieg sichern. Daran hindert, daß der Zufall im Kriege eine große Rolle spielt, daß jede Unternehmung infolge der vielen unbekannten Faktoren zum Wagnis wird. Daher ist der Krieg am ehesten dem Kartenspiel vergleichbar. Dennoch kann die Beschäftigung mit kriegerischen Ereignissen, die der Geschichte angehören, zu einer genauen Bekanntschaft mit den Gegenständen führen, die bei der Kriegführung zur Anwendung kommen. Wird dann eine Kritik, eine Beurteilung der Handlungen und der Führer angeschlossen, so nähert sich eine solche Bekanntschaft dem Vertrautsein mit dem Stoff, das „Wissen“ wird zum „Können“, und bei dem begabten Führer wird sich die so erworbene Theorie auch in der Praxis förderlich erweisen.

„In diesem Sinne sich mit Kriegsgeschichte zu beschäftigen, ist Aufgabe des Offiziers.“

Zur Bekräftigung dieser Auffassung über den Wert kriegsgeschichtlicher Studien wird am Schlusse der Einleitung auf eine Reihe von Aussprüchen berühmter Feldherren hingewiesen, denen unschwer eine ganze Anzahl gleichartiger angeschlossen werden könnte. Es sei beispielsweise nur an das erinnert, was Bronsart v. Schellendorf in dem „Dienste des Generalstabes“ über die unerläßliche Fortbildung der Generalstabsoffiziere sagt: „Nach einer Richtung hin wird alles gemeinsam zu streben haben, nämlich: Aus den Lehren der Kriegsgeschichte die Grundsätze für die Führung der Truppen zum und im Gefechte zu ermitteln und hierüber zu eigenen, selbständigen Auffassungen zu gelangen. Hier handelt es sich nicht mehr um eine Hilfswissenschaft als Mittel zum Zweck, sondern um den Zweck selbst, die Erkenntnis des Höchsten, das die militärische Geistestätigkeit und die militärische Erfahrung geben kann.“

Recht interessant sind auch die Definitionen, die in der Einleitung über Strategie und Taktik gegeben werden. Unter teilweiser Anlehnung an die von bekannten Militärschriftstellern (Jomini, Clausewitz, Griesheim, Willisen) geprägten Begriffserklärungen und unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Seekriegführung definiert der Autor, wie folgt:

„Taktik, die Lehre von der Anwendung und Verwendung der Streitkräfte fürs Gefecht und im Gefecht.

Strategie, die Lehre von der Verwendung der Streitkräfte zur Erreichung des Kriegszweckes."

Und weiter teilt er der Strategie und der Taktik folgende Aufgaben zu:

„Die Taktik liefert der Strategie das Mittel, um zum Zwecke zu gelangen, den Sieg. Ihr Feld ist nach Raum und Zeit eng begrenzt; es reicht räumlich nicht weiter, als das Auge und der unmittelbare Befehl des Führers und seiner Organe, zeitlich meist nur über wenige Stunden, selten über einen Tag hinaus.

Die Strategie dagegen umfaßt den ganzen Krieg nach Zeit und Raum, also eine Frist von unbekannter Dauer, und das ganze feindliche Land, auf See eventuell auch alle Meere. Sie läßt sich ferner von der Politik nicht trennen."

Im Anschluß hieran wird — auch als einer der prinzipiellen Unterschiede zwischen Land- und Seekriegführung — dargelegt, daß der Strategie auf See infolge der unbeschränkten Ausdehnung des Kriegsschauplatzes eine größere Mannigfaltigkeit innewohnen kann, während anderseits der Strategie zu Lande, wo die Leitung in der Hand eines Oberbefehlshabers bleibt, in der Regel eine gewaltigere Rolle zufallen wird. Mit Recht wird aber gleich hinzugesetzt, daß dies letztere kein Grund für den Seeoffizier sein könne, strategische Kenntnisse geringer einzuschätzen. Im Gegenteil müssen strategische Kenntnisse in der Marine mehr verbreitet sein als in der Armee, weil strategische Anforderungen schon viel früher an den Seeoffizier herantreten können als an die Offiziere der Armee, wo nur ganz ausnahmsweise schon ältere Stabsoffiziere in die Lage kommen, alleinstehende, zum selbständigen Operieren geeignete Abteilungen zu befehligen.

Kapitän Stenzel will durch die Wiedergabe dieser Bruchstücke aus dem Gebiet der „Seekriegslehre" das Verständnis der Leser für das Studium seiner nachfolgenden geschichtlichen Darstellungen fördern.

Von der Voraussetzung ausgehend, daß die übliche Geschichtseinteilung nach Kriegen eines Volkes oder Staates, d. h. nach Zeit und Ort, aus mancherlei Gründen für die Seekriegsgeschichte nicht brauchbar sei, will sich der Autor seinen Stoff einteilen, indem er die Art der Bewegung des Schiffes, des Hauptkampfinstrumentes, als Merkmal des betreffenden Zeitabschnittes und der Taktik ansehen und hiernach eine Stoffteilung vornehmen will. Die Triebkraft des Schiffes soll also der Gliederung des Stoffes in den Hauptabschnitten zugrunde liegen. Er unterscheidet demnach:

1. die Zeit des Remenschiffes (500 v. Chr. bis 1580 n. Chr.),
2. die Zeit des Segelschiffes (1580 bis 1840),
3. die Zeit des Dampfschiffes (von 1840 ab)

und teilt diese Hauptabschnitte wieder in zahlreiche Unterabteilungen ein. Eine ähnliche Gruppierung des geschichtlichen Stoffes ist auch von mehreren anderen Fachschriftstellern gewählt worden. Kapitän Stenzel verdichtet aber an anderer Stelle seinen diese Teilung begründenden Gedankengang zu dem Schlagwort: „Der Motor bestimmt die Taktik". Ganz wird man ihm hierin nicht zustimmen können. Die Art des Motors beeinflußt natürlich stark die Taktik, aber doch nur in enger Verbindung mit den Waffen des Schiffes. Eine eingehendere Erörterung dieser interessanten Frage ist im Rahmen dieser Besprechung

nicht möglich. Es würde sich aber lohnen, die Berechtigung des oben zitierten Schlagwortes in einer selbständigen Studie näher zu untersuchen.

Mit Recht wird dann noch erwähnt, daß das benutzte Quellenmaterial naturgemäß von jedem selbst nachgelesen werden könne, daß aber die meisten Seeoffiziere kaum die Zeit dazu werden erübrigen können, um die ganze einschlägige Fachliteratur durchzustudieren.

Es ist also das Verdienstliche eines seekriegsgeschichtlichen Werkes wie des hier besprochenen, daß es aus der großen Fülle des Stoffes das herausnimmt, was für die Leser am lehrreichsten werden kann, und daraus Grundsätze ableitet, die bei der künftigen Ausübung des Berufes vielleicht von Nutzen sein können.

Soviel über die Einleitung. —

Der nächste Teil des Buches (59 Seiten) handelt von der „Geschichte der Schiffahrt und des Seehandels bis 500 v. Chr.“.

Mit Rücksicht auf den zur Verfügung stehenden Raum versage ich es mir, auf dieses Kapitel näher einzugehen. Es sei nur erwähnt, daß sein Studium das Verständnis für die später behandelten griechischen Kämpfe um die Vorherrschaft im Mittelmeer sehr erleichtert. Denn in seinem zweiten Teil wird anschaulich zur Darstellung gebracht, in welchem Zusammenhange die innere Organisation der einzelnen Staaten und ihre nach und nach sich herausbildenden wirtschaftlichen Interessen mit dem späteren Ausbau der Kriegsflotten stehen. Das, was über die älteste geschichtliche Zeit (Ägypter, Phönizier) gesagt ist, ist so knapp gehalten, wie es mit Rücksicht auf das Verständnis des Folgenden nur irgend möglich war. —

Der Rest des ersten Bandes (168 Seiten) beschäftigt sich mit der „Seemacht Athens“, und zwar von 500 v. Chr., der Zeit des Auftretens der ersten Trieren, bis zur Schlacht von Aegospotamoi (405 v. Chr.), wo Athens Seemacht und Vorherrschaft endgültig gebrochen und der 27 Jahre währende Peloponnesische Krieg zugunsten Spartas und seiner Verbündeten beendet wurde.

Jane sagt in seinen „Heresies of Seapower“ mit Recht, daß dieser Krieg bisher wenig vom seekriegsgeschichtlichen Standpunkte aus studiert sei. Auch mir waren, als ich das Janesche Buch las, die Details relativ wenig bekannt, und ich bekenne gern, daß ich, obwohl ein überzeugter Anhänger seekriegsgeschichtlicher Studien, bis damals von der Nützlichkeit der Beschäftigung gerade mit diesem Zeitabschnitt nicht durchdrungen war. Die vergleichenden Darstellungen in den „Heresies of Seapower“ hatten mein Interesse geweckt, und ich habe daher gern die Gelegenheit wahrgenommen, mich an der Hand des Stenzelschen Buches mit der Geschichte der Seemacht Athens besser bekannt zu machen. In der besonderen Art, wie hier die politische und die Verfassungsgeschichte der einzelnen Staaten, ihre wirtschaftlichen Verhältnisse und die sich aus ihnen ergebenden Konsequenzen neben den rein kriegerischen, eng mit ihnen zusammenhängenden, einheitlich behandelt werden, sehe ich einen besonderen Vorzug dieses verdienstvollen Werkes. Ursache und Wirkung sind überall klar erkennbar. Diese Anordnung des Stoffes läßt das Studium dieser uns so fern liegenden Zeit nie langweilig erscheinen, die Ereignisse auf dem Landkriegsschauplatze sind in einer das Verständnis des Ganzen sichernden Beschränkung miterwähnt, die Kämpfe zur See nie aufdringlich in

den Vordergrund gerückt. Hinsichtlich der kritischen Folgerungen, die in den einzelnen Fällen abgeleitet sind, ist der Clausewitzsche Ratschlag befolgt, den er im fünften Kapitel des zweiten Buches seines Hauptwerkes „Vom Kriege“ gibt: „In diesen eigentlichen kritischen Teilen der geschichtlichen Betrachtung kommt alles darauf an, die Dinge bis in ihre letzten Elemente, d. h. bis zu den unzweifelhaften Wahrheiten, zu verfolgen, und nicht, wie so häufig geschieht, auf halbem Wege bei irgendwelchen willkürlichen Satzungen oder Voraussetzungen stehen zu bleiben.“

Den besten Maßstab dafür, ob das Studium eines seekriegsgeschichtlichen Werkes wie des hier besprochenen nützlich ist oder nicht, liefert dem Leser die Selbstbeantwortung der Fragen: Welche Anregungen hat mir der behandelte Stoff gebracht; ist es möglich, die herausgearbeiteten Lehren in irgend einer Form auf unsere modernen Verhältnisse anzuwenden? Es sei gestattet, an Stelle einer weiteren Aufzählung des Buchinhaltes den Versuch zu machen, an einer Stichprobe zu prüfen, in welchem Sinne die obigen Fragen hier zu beantworten sein würden.

Wenn man im Gespräch scherzweise etwas als völlig antiquiert und einer längst überholten Epoche angehörig bezeichnen will, so spricht man nicht selten etwas verächtlich von Themistokles. Die Stenzelsche Schilderung des Wirkens dieses Mannes, der die Eigenschaften eines Staatsmannes und Führers in seltener Vollständigkeit in sich vereinigte, führt dazu, den Namen des Siegers von Salamis mit etwas mehr Hochachtung zu nennen. Ist nicht das, was er vor 2500 Jahren tat, den jetzigen Verhältnissen angepaßt, auch heute noch ein hohes, erstrebenswertes Ziel?

Als nach der Schlacht bei Marathon, die die Schrecken des Zweiten Perserzuges siegreich beendet hatte, ganz Griechenland glaubte, daß die persische Gefahr für absehbare Zeit überwunden sei, da erkannte der Staatsmann Themistokles mit weitschauendem Blick, daß solche Hoffnungen verfrüht seien, daß sich Athen von neuem rüsten müsse für den unausbleiblichen Entscheidungskampf und daß eine starke Flotte ein unentbehrliches Kampfinstrument hierfür sei. Und weiter war ihm klar geworden, daß die Schaffung einer kriegstüchtigen Flotte das beste Mittel sei, um seiner Vaterstadt zu Ehre und Macht, Wohlstand und Reichtum zu verhelfen. Dem Entschlusse folgte die Tat. Trotz des Widerstandes, den ihm die eigenen Mitbürger und die einen solchen Umschwung aller Verhältnisse hindernden Solonischen Gesetze entgegenstellten, unternahm er die Riesenaufgabe, in kurzer Zeit aus einem Nichts eine Flotte zu schaffen, ein seeungewohntes Volk an die Beschwerden der Seefahrt zu gewöhnen. Er schlug das Flottengesetz vor, das nicht nur die Entstehung der Flotte, sondern auch ihren Fortbestand sicherte, sorgte zielbewußt für den Bau und die Ausstattung von Häfen und Werften. Er war der Exerziermeister der jungen Flotte und schulte sie für den Kampf um die Vorherrschaft zur See. Nach 3 Jahren verfügte Athen, das sich noch kurz vorher Schiffe zum Kampfe gegen Aegina hatte mieten müssen, über 200 Trieren mit 40 000 Mann Besatzung. Noch ehe alle Vorbereitungen beendet, noch ehe die Hafenbauten vollendet waren, kam dann die Kunde von neuen, riesenhaften Rüstungen des Perserkönigs. Dem Staatsmann Themistokles gelang nun die weitere schwierigere Aufgabe, die wenigstens zeitweise Einigung der hadernden Stämme der Griechen gegen den gemeinschaftlichen Feind. Der Feldherr Themistokles verzichtete zugunsten des großen Ganzen auf den ihm zukommenden Oberbefehl zur See

und ordnete sich willig dem geistig unterlegenen Mitführer unter. Dennoch verstand er es, den Geist zielbewußter Energie, der ihn beseelte, auf seine Mitkämpfer zu übertragen. Er veranlaßte die Teilnahme der griechischen Schiffe an der 3 Tage währenden Schlacht von Artemisium, wo die Flotte die Bluttaufe empfing, die Taktik und Kampfesweise des Gegners kennen lernte, bisher nur auf dem Exerzierplatz erprobte Formen praktisch verwertete und damit die siegessichernde Überzeugung gewann, die den Erfolg von Salamis vorbereitete.

Und wiederum Themistokles' ausschließliches Verdienst war es, daß die griechische Flotte dann die von ihm als Kampfplatz in Aussicht genommene Bucht von Salamis aufsuchte, wo er die Bekanntschaft mit der Örtlichkeit, die Enge des Raumes als Bundesgenossen gegen den weit überlegenen Gegner und als Mittel für die von ihm beschlossene Taktik zu verwerten gedachte. Er erreichte es durch die überzeugende Macht seiner Rede, durch den Appell an die heiligsten Gefühle, durch List und Drohung, daß trotz aller neu auftauchenden Zweifel an dem einmal gefaßten Beschluß, den „hölzernen Mauern" das Schicksal Griechenlands anzuvertrauen, festgehalten wurde. Er stellte den Plan für die Schlacht auf und bewies durch ihren Verlauf, daß der Unterlegene durch Anwendung richtiger taktischer Grundsätze einen teilweisen Ausgleich der Kräfte herbeiführen und siegen kann.

Der Erfolg krönte sein Werk, die Seeschlacht entschied über den Krieg selbst, der taktische Erfolg sicherte die Erreichung des strategischen Zieles, der aggressiven Politik der Perserkönige wurde für viele Jahre ein Ziel gesetzt, Athen gewann die Seeherrschaft und wurde für lange Zeit durch ihren Gebrauch die reichste und mächtigste Stadt der damaligen Welt. Nach der Schlacht selbst war es wieder Themistokles, der, in richtiger Erkenntnis der strategischen Lage, vorschlug, mit der Flotte eiligst nach dem Hellespont zu fahren, um den erfochtenen Sieg durch Störung des Rückzuges des Xerxes auszunutzen. Er drang nicht durch und mußte sich mit der Anwendung einiger indirekter Mittel zur Erreichung der weiteren Kriegszwecke begnügen. Die befürwortete Verfolgung der persischen Flotte hätte bei der Genialität und Kühnheit des großen Mannes sicherlich weitgehende Folgen gehabt, und es spricht durchaus für seinen Führerblick, daß er sie vorschlug.

Noch ein Wort über die Taktik, die bei Salamis befolgt wurde.

Jane sagt in seinen „Heresies of Seapower": „Vor dem Peloponnesischen Krieg gab es keine Taktik. Salamis wurde nicht durch irgend etwas charakterisiert, das den Namen Taktik verdiente. Es war eine Landschlacht, ausgefochten auf den Decks von Schiffen. Es mag sein, daß damals auf Grund der Rammerfolge die Idee des planmäßigen Rammens entstand. Aber diese Idee trug keine Früchte bis zum Peloponnesischen Krieg."

Wenn man den Ausführungen des Stenzelschen Buches folgt, wird man sich dieser Auffassung nur teilweise anschließen können. Auf Grund der dort gegebenen Schilderungen, die sich im wesentlichen an Herodot anlehnen, glaube ich, daß allein schon der Art der Aufstellung der griechischen Flotte, der Wahl des Kampfplatzes gesunde taktische Grundsätze zugrunde lagen. Sind die Skizzen der Schlacht richtig, die in dem Buche gegeben werden, so bewies Themistokles bei Salamis zum ersten-

mal in der Seekriegsgeschichte durch den Ansatz seiner Hauptkräfte auf den einen Flügel der feindlichen Schlachtlinie die Richtigkeit des allgemeinen taktischen Grundsatzes, an einer Stelle stärker sein zu wollen als der Gegner.

Nach Stenzel, der sich neben Herodot auch auf einen unlängst aufgefundenen ägyptischen Papyrus beruft, steht auch fest, daß Themistokles die Sporntaktik, die allerdings schon einige Jahrhunderte bekannt war, in die athenische Flotte eingeführt und planmäßig bei Artemisium und Salamis zur Anwendung gebracht hat. Richtig ist allerdings wohl, daß Kimon später bei seinem Zuge gegen die Perser die Sporntaktik mehr oder minder wieder aufgab, zu den älteren Formen des Enterkampfes zurückkehrte und seine Trieren planmäßig hierzu bauen und vorbereiten ließ.

Bei Salamis endeten die Verdienste des Themistokles aber nicht. Rücksichtslos schritt er weiter auf dem einmal eingeschlagenen Wege. Die Kriegshäfen wurden weiter ausgebaut und gesichert, der Peiräeus entstand und entwickelte sich alsbald reißend schnell zur blühenden Handelsstadt. Athen verwandelte sich aus einer Landmacht in eine Seemacht. Der Fortbestand der Flotte wurde durch neue Gesetze gesichert, das ganze Staatswesen paßte sich den neuen Verhältnissen an. Immer aber stand im Mittelpunkte dieses gewaltigen Umschwunges der Mann, dessen Bild Stenzel so plastisch hervorzuheben versteht. Er richtete die Kräfte seines Volkes auf ein neues Ziel, entwickelte in ihm die „fitness to win“ und half ihm dazu, sich die Gesamtheit der Lebensverhältnisse und der staatlichen Organisation zu schaffen, durch die die Tüchtigkeit und Stärke eines Volkes auf dem Meere stets bedingt werden.

Es muß hier davon abgesehen werden, näher auf die nun folgende Schilderung der 50jährigen Blütezeit der Seemacht Athens und ihren Niedergang einzugehen.

Die allmähliche Abnahme der Leistungsfähigkeit der athenischen Flotte erklärt sich leicht aus der allgemeinen Zunahme von Genußsucht, Wohlleben und Sittenlosigkeit, den bekannten — und wohl schwer ganz auszuscheidenden — Begleiterscheinungen rasch anwachsenden Reichtums eines Volkes. Den Nachfolgern des Themistokles, im besonderen auch dem bedeutendsten derselben, Perikles, fehlten die staatsmännischen Eigenschaften, die solche Gefahren erkennen und energisch bekämpfen lassen.

Mit Bezug auf die sinkende innere Tüchtigkeit der athenischen Flotte sagt Stenzel über diese Zeit sehr richtig: „Kein Zweig einer Staatsverwaltung erfordert eine so sachkundige, liebevolle, ununterbrochene und sorgfältige Fürsorge wie eine Flotte, wenn sie schlagfertig und ein scharfes Kriegsinstrument bleiben soll.“

Von den anschließenden kriegsgeschichtlichen Darstellungen aus dem Peloponnesischen Kriege verdienen die Kämpfe um Syrakus das besondere Interesse der Leser des hier besprochenen Buches. Hier standen sich in Gestalt des Spartaners Gylippus und des Atheners Nikias zwei Führer gegenüber, deren Charaktereigenschaften ausschlaggebend für den unerwarteten und tragischen Ausgang des Kampfes wurden. Aber auch nach vielen anderen Richtungen hin ist diese seekriegsgeschichtliche Episode auch heute noch lehrreich und interessant. Sie läßt erkennen, daß auch überlegene Stärke dem energischen, für Freiheit und Vaterland kämpfenden Gegner gegenüber Grenzen ihrer Wirksamkeit findet und daß der Erfolg im Kriege sich auf die Dauer nur dem Tüchtigen zuwendet und ihm treu bleibt, ja noch mehr, daß der zahlenmäßig Unterlegene, moralisch aber Tüchtigere den Erfolg schließlich erzwingen kann.

Noch ein Gedanke sei hier kurz gestreift, der sich gerade infolge der Eigenart des Stenzelschen Buches dem Leser besonders aufdrängt. Es wird heute bei uns und draußen so viel von Weltpolitik und Imperialismus gesprochen, und es hat fast den Anschein, als solle behauptet werden, die mit diesen Schlagworten gekennzeichneten Bestrebungen seien ein besonderes und typisches Merkmal gerade unserer Zeit. Die Schilderung des hier erwähnten, so weit zurückliegenden Zeitabschnittes aus der Geschichte der Völker lehrt, daß früher so gut wie heute Weltpolitik betrieben wurde und daß auch damals schon ein Expansionsbedürfnis für den wirtschaftlich Tüchtigen und Starken bestand. Nur war die „Welt“ als Feld für solche Betätigung kleiner und enger, der Maßstab für die zur Durchführung der Weltpolitik benötigten Mittel ein anderer. Die „Welt“ reichte eben nur so weit, wie es der politische und Kulturhorizont der Völker zuließ, die mit ihren Taten die Geschichte jener Zeit schufen und uns hinterließen.

Hg.

Digitized by Google

Der englische Marine-Etat 1907/08.

Aus mehreren Gründen durfte man dem Erscheinen des diesjährigen englischen Marine-Etats mit einiger Erwartung entgegensehen: Einmal mußte darin die eigentliche Marinepolitik der neuen, liberalen Regierung zum Ausdruck kommen, ferner aber Genaueres über die neue Organisation der Flotten darin enthalten sein, von der bis dahin nur die Umrisse und einige Einzelheiten bekannt geworden waren. Im vergangenen Jahre war bekanntlich die damals eben ins Amt gekommene neue Regierung durch eine noch von der alten Regierung kurz vor ihrem Abgange herausgegebene Denkschrift (Januarheft 1906 der „Marine-Rundschau") wenigstens bis zu einem gewissen Grade gebunden. Jetzt hatte sie allein das Wort.

Die Befürchtungen derer, die eine wesentliche Einschränkung der Marineausgaben erwarteten, namentlich beim Personal (man hatte von über 20 000 Köpfen gesprochen), sind durch den neuen Etat als gegenstandslos erwiesen. Die Verminderung beim Personal beträgt nur 1000 Mann.

Die Gesamtausgaben für die Marine sind, rein ziffernmäßig betrachtet, nur um 450 000 £ geringer als im vorigen Jahre. In Wirklichkeit haben sich nach den Darlegungen des Parlamentssekretärs die Ausgaben für die eigentlichen Marinezwecke um weitere 977 000 £ vermindert, insofern als diese Summe, die für Land- und Wasserbauten bestimmt ist, nunmehr auf den ordentlichen Etat (in Kapitel 10) übernommen ist, während Gelder für diese Zwecke bisher durch die besonders dafür genehmigte Anleihe (Naval Works Act) aufgebracht wurden.

In dieser Maßnahme kommt das Bestreben nach Sparsamkeit zum Ausdruck Die rund 1½ Millionen £ Ersparnisse, die auf diese Weise herauskommen, werden hauptsächlich bei Kapitel 8, Schiffsbauten usw., gemacht, und zwar durch Verminderung der Vergebungen an die Privatindustrie, außerdem im Zusammenhang damit bei Kapitel 9, Schiffsarmierungen.

Auch die andere Erwartung, daß die neue Organisation der Flotten, im besonderen der Heimatflotte, nunmehr genauer bekannt werden würde, ist erfüllt worden. Diese neue Organisation wird in dem ausführlichen Statement, das der Erste Lord dem Etat beigegeben hat, ausführlich behandelt.

An neuen Schiffen werden gefordert: 2 Linienschiffe, ein 3. Linienschiff für den Fall, daß die Abrüstungsverhandlungen auf der Haager Konferenz ergebnislos verlaufen, 1 kleiner ungepanzerter Kreuzer, 5 Hochseezerstörer, 12 Torpedoboote 1. Kl., 12 Unterseeboote.

Der englische Etatsvoranschlag unterscheidet zwischen Bruttoausgaben und Nettoausgaben; den Unterschied zwischen ihnen bilden die sogenannten Appropriations in Aid, das sind die Einnahmen des Etats: Diese werden aber nicht, wie im allgemeinen bei uns, in besonderen Kapiteln zusammengefaßt, sondern erscheinen bei jedem einzelnen Kapitel. In ihnen sind z. B. die Beiträge enthalten, die die englischen Kolonien für die englische Marine zu zahlen haben, ferner ersparte Löhnungen infolge von Bestrafungen, der Erlös für den Verkauf von ausrangierten Schiffen (125 000 £), un-

brauchbar gewordenen Maschinen und Material (140 000 £), von Seekarten (25 000 £) u. a. m. Die gesamten Bruttoausgaben für 1907/08 sind veranschlagt auf 32 911 046 £, die Rückeinnahmen auf 1 491 546 £, so daß sich die Nettoausgaben auf 31 419 500 £ belaufen. Für 1906/07 betrugen die Nettoausgaben 31 869 500 £, die Gesamtverminderung beträgt also 450 000 £.

Die Verminderung des neuen Etats gegenüber dem bisher höchsten Etat von 1904/05 (36 859 681 £) beträgt 5 440 181 £.

Der Etatsvoranschlag für 1907/08.

I. Personal:	1907/08	1906/07	Unterschied
Zahl der Offiziere, Seeleute, Schiffsjungen, Küstenwache, Royal Marines . . .	128 000	129 000	— 1000
	Nettoausgaben.		
II. Aktiver Dienst:	£	£	£
Kapitel 1. Besoldungen	6 869 700	6 810 700	+ 59 000
„ 2. Verpflegung und Bekleidung . .	1 996 400	2 053 200	— 56 800
„ 3. Sanitätswesen	268 700	275 500	— 6 800
„ 4. Gerichtswesen	14 200	14 700	— 500
„ 5. Erziehungswesen	172 500	165 600	+ 6 900
„ 6. Wissenschaftlicher Dienst . . .	65 100	65 100	—
„ 7. Marinereservisten	418 300	426 600	— 8 300
„ 8. Schiffbau, Reparaturen:			
Instandhaltung: I. Personal . .	2 549 900	2 407 600	+ 142 300
II. Material	3 035 200	2 827 200	+ 208 000
III. Lieferungen der Privatindustrie	7 646 000	8 588 400	— 942 400
„ 9. Schiffsarmierungen	2 348 700	2 986 000	— 637 300
„ 10. Werft-, Hafen- und Landbauten .	2 758 400	1 954 500	+ 803 900
„ 11. Verschiedenes	401 000	482 200	— 81 200
„ 12. Admiralität	364 600	351 500	+ 13 100
III. Inaktiver Dienst:			
„ 13. Halbsold u. Sold für Verabschiedete	837 900	820 700	+ 17 200
„ 14. Pensionen, Gratifikationen . . .	1 302 000	1 256 300	+ 45 700
„ 15. Zivilpensionen	370 900	383 700	— 12 800
Summe . . .	31 419 500	31 869 500	+ 1 296 100 — 1 746 100
		Verminderung .	450 000

Erläuterungen:

Zu I: Die Verminderung um 1000 Köpfe entsteht dadurch, daß einer Gesamtverminderung um 3049 Köpfe eine Erhöhung um 2049 Köpfe gegenübersteht. Die Erhöhung umfaßt 2 Flagg- und 58 andere Offiziere und erstreckt sich im übrigen fast ausschließlich auf technisches Personal; die Heizer z. B. sollen um 1227 vermehrt werden. Die Verminderung trifft hauptsächlich die Schiffsjungen (— 1414) und die Royal Marines (— 871), außerdem noch seemännisches Unterpersonal und die Küstenwache.

An Flaggoffizieren für den aktiven Flottendienst wird die englische Marine infolge der vorstehenden Vermehrung 26 zählen: 5 Admirale, 7 Vizeadmirale, 13 Kontreadmirale und 1 Kommodore. Davon gehören 15 den aktiven Verbänden an, 6 der

neuen Heimatflotte, 4 sind Stationschefs und der 26. ist der Inspector of Target Practice; weitere 5 Flaggoffiziere sind Oberwerftdirektoren. Hierzu kommen noch 62 Flaggoffiziere on half pay.

Zu II, 1: Die Erhöhung der Ausgaben ist hauptsächlich eine Folge der Stellenvermehrung bei den Offizieren und bei höher besoldeten Mannschaften.

Folgende Einzelheiten sind vielleicht noch von Interesse: Die englischen Seekadetten erhalten noch keine Löhnung. Die Gebührnisse der englischen Offiziere sind in den unteren Dienstgraden im allgemeinen etwas geringer als bei uns, in den oberen steigen sie aber erheblich höher; so hat z. B. der Stationschef in Portsmouth neben freier Dienstwohnung ein jährliches Einkommen von 3968 £.

Sehr ausgebildet ist in der englischen Marine das Zulagewesen, insbesondere die Stellenzulagen. So beziehen z. B. an Bord die Artillerie-, Torpedo- und Navigationsoffiziere Zulagen für ihre besonderen Dienststellen. Auf dem Flaggschiff „Exmouth" bezieht ein Commander eine tägliche Zulage von 6 s für Admiralstabsdienst.

Zu II, 2: Die Verminderung hat ihren Grund hauptsächlich in Ersparnissen bei den Lagervorräten an Lebensmitteln und Bekleidung.

Zu II, 5: Die Erhöhung findet in erster Linie ihre Begründung in den vermehrten Ausgaben für die Kadettenausbildung in Osborne und Dartmouth (18 880 £); ihnen gegenüber stehen verminderte Ausgaben für das Naval College in Greenwich und das Royal Naval Engineering College in Keyham.

Die Durchschnittszahl der Kadetten in Dartmouth soll 361 betragen (+ 29), in Osborne 414, die Zahl der Engineer-Cadets in Keyham 117 (— 33).

In diesem Kapitel sind auch die Ausgaben für das neu eingerichtete War Course-College mit 2008 £ aufgenommen.

Zu II, 6: Die Kosten für die Anfertigung der Seekarten sind wieder zu 21 550 £ veranschlagt; die Einnahmen für verkaufte Karten betrugen 1906 27 504 £, während sich der Wert der Karten, die ohne Bezahlung verausgabt wurden, auf 31 912 £ belief. Für 1907 wird der Erlös aus dem Kartenverkauf auf 25 000 £ geschätzt.

Zu II, 7: Die Verminderung erklärt sich hauptsächlich durch eine Herabsetzung der Kopfzahl der Royal Naval Reserve und Änderungen in deren Ausbildung.

Da über die der englischen Marine zur Verfügung stehenden Personalreserven noch vielfach unklare Ansichten herrschen, seien hier folgende Zahlen aus dem Etat gegeben:

	1907/08:	1906/07:	Am 1. Jan. 07 vorhanden:
a) Royal Naval Reserve:			
In der Heimat: Offiziere	2 036	1 950	
In der Heimat: Seemännisches Personal: 18 000; Maschinenpersonal: 7 000	25 000	25 500	
In den Kolonien	1 400	1 400	
Royal Naval Volunteers	3 700	3 800	
	32 136	32 650	32 252
b) Royal Fleet Reserve:			
Klasse A: Pensionsempfänger	8 000	8 250	
Klasse B: Nicht-Pensionsempfänger	12 700	11 250	
	20 700	19 500	17 520

	1907/08:	1906/07:	Am 1. Jan. 07 vorhanden:
c) Pensionierte:			
Seeleute	5 441	4 988	
Royal Marines	960	958	
	6 401	5 946	7 083
Im ganzen Reservisten	59 237	58 096	56 855

Nach diesen Zahlen zu schließen rechnet man für 1907 im besonderen mit einer starken Vermehrung der Klasse B der Royal Fleet Reserve, die sich aus den Non continuous service-Mannschaften ergänzt.

Für Artillerie- und Torpedokurse von ungefähr 120 Tagen Dauer sollen eingezogen werden: 5 Commanders, 82 Leutnants und 20 Unterleutnants; für einen Signalkursus von 14 Tagen: 4 Commanders, 12 Leutnants und 4 Unterleutnants.

Zu II, 8: Die Erhöhung bei Titel I ergibt sich aus erhöhten Löhnen für die Werftarbeiter und vermehrten Reparaturen an den Schiffen in der Heimat; bei Titel II aus vermehrten Ausgaben für die Beschaffung von Schiffbaumaterial und Kohlen für die Flotte (+ 81 000 £); die Verminderung bei Titel III hat im besonderen ihren Grund in geringeren Ausgaben für die Beschaffung von Schiffsmaschinen (— 366 000 £) und von Panzerplatten (— 568 000 £).

Interessant ist in diesem Titel noch die Erhöhung der Subvention für die als Hilfskreuzer zu verwendenden Handelsdampfer von rund 21 000 auf 112 000 £. Diese Dampfer sind jetzt die „Mauretania“, die „Lusitania“, beide von 11 500 Netto-Tonnen und 68 000 Pferdestärken (Turbinen), die „Campania“, „Lucania“ und „Umbria“, alle fünf der Cunard-Linie gehörig. Die im vorjährigen Etat noch aufgeführten drei „Empreß“-Dampfer der Canadian Pacific Railway Co. erhalten fortan also keine Subvention mehr.

Zu II, 9: Der große Unterschied gegen das vorige Jahr folgt aus der erheblich herabgesetzten Beschaffung von Geschützen, Munition, Torpedos und Sprengmaterial, die ihrerseits mit dem verminderten Schiffbauplan zusammenhängt.

Zu II, 10: Der Grund für die starke Erhöhung dieses Kapitels ist bereits zu Anfang besprochen. Erwähnenswert ist, daß für den Bau des neuen Hafens bei Dover 240 000 £ angesetzt sind und weitere 196 000 £ noch später für nötig gehalten werden. Auf der Werft von Portsmouth soll ein 160 Tonnen-Kran aufgestellt werden. Für Rosyth sind 10 000 £ in den Etat eingestellt, es handelt sich also, wie auch die Denkschrift besagt, immer noch nur um Vorarbeiten.

Zu II, 11: Die Verminderung ist vor allem eine Folge des Fortfalls der Kosten für die großen Manöver im Juni 1906 (— 30 000 £).

Zu II, 12: Die Erhöhung der Ausgaben trifft beinahe alle Stellen der Admiralität, im besonderen das Land- und Wasserbauten-Departement. Der Personalbestand hat sich im allgemeinen nicht geändert.

Zu II, 13: Auf Halbsold stehen außer den oben erwähnten 62 Flaggoffizieren: 189 Seeoffiziere, 34 Marineingenieure, 14 Ärzte, 24 Zahlmeister.

Die Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität zum Marine-Etat 1907/08.

Die Denkschrift zerfällt in zwei Teile: Der erste Teil erläutert den Etat, der zweite die auf den verschiedenen Gebieten der Marineverwaltung im letzten Jahre getroffenen oder in Zukunft zu treffenden Maßnahmen.

Im ersten Teil wird zunächst darauf hingewiesen, daß die Ausgaben für Land- und Wasserbauten auf Grund des besonderen Anleihegesetzes von 1905 um über 2 Millionen £ herabgesetzt worden sind, und dann ausführlich vorgerechnet, wie die Ersparnis von 1 407 000 £ bei den eigentlichen Marineausgaben herauskommt. Für Schiffsneubauten sollen 8,1 Millionen £, gegen 9,235 Millionen £ im Vorjahre, ausgegeben werden. Bei den Schiffsarmierungen ermäßigen sich die Ausgaben dementsprechend um 497 500 £.

Unter der Überschrift Personal gibt der Erste Lord Aufschluß über die neu eingerichtete Marineakademie, denn so wird man am besten seinem Zweck nach das War Course College bezeichnen, wenn es auch nicht genau dasselbe ist wie unsere Akademie. Die Organisation ist nunmehr durch Indienststellung eines besonderen Kreuzers („Terpsichore") für das College abgeschlossen; das College soll, so wie es jetzt ausgebaut ist, dieselbe Bedeutung für den Flottendienst erhalten, die die Artillerie- und Torpedoschulen besitzen. Wenn es seinen Sitz auch in Portsmouth hat, so werden doch auch in Devonport und Chatham weiterhin abgekürzte Kurse abgehalten werden.

Ein Vollkursus von 4 Monaten hat im letzten Jahre in Portsmouth stattgefunden, an dem 38 Hörer: Seeoffiziere, Offiziere der Royal Marines und Armeeoffiziere teilgenommen haben; der im vergangenen Oktober begonnene Kursus wurde von 40 Hörern besucht. Die Vorlesungen erstreckten sich auf folgende Gebiete: Marine-Maschinenkunde, Seekriegsgeschichte, internationales Seerecht, Taktik, Handel, drahtlose Telegraphie, Organisation von Signalstationen, Panzerplatten und Sprengstoffe, Telegraphenkabel, Minenwesen, Geschützmontierung, Feuerleitung und Geschoßwirkung, gemeinsame Operationen von Armee und Marine und Küstenverteidigung, gefechtsmäßige Schießübungen.

Die Erziehung der Kadetten nach dem neuen Ausbildungssystem macht zufriedenstellende Fortschritte; die von den Eltern zu tragenden, verhältnismäßig, d. h. gegen früher hohen Kosten, werden für Söhne von Offizieren der Armee und Marine, die nachweisen können, daß ihnen die Aufbringung Mühe macht, erheblich herabgesetzt. Es ist beabsichtigt, diese Maßnahme noch weiter auszudehnen. Erwünscht wäre es, daß sich die Grafschaften entschlössen, dieses Geld für Angehörige ihres Bezirks in Form einer Stiftung aufzubringen.

Bei Erwähnung der Verminderung des Mannschaftsetats wird festgestellt, daß an seemännischem Personal Überfluß ist, wogegen die Zahl der Heizer noch immer nicht zur Besetzung der Flotte ausreicht.

Die Dienstverhältnisse und Beförderungsbedingungen des Unterpersonals und im besonderen auch die Verbesserung der Stellung der Unteroffiziere wird zur Zeit sorgfältig erwogen; ebenso die Frage der Mannschaftsverpflegung und des Kantinenwesens an Bord der Schiffe.

Eine neue Laufbahn: Telegraphisten für Funkentelegraphie soll eingerichtet und das Signalpersonal von diesem Dienste befreit werden.

Die Erfahrungen mit dem neuen System der Übungen der Royal Naval Reserve (an Bord in Dienst gestellter Schiffe anstatt auf Hulks und in Landbatterien) sind befriedigend. Seit dem 1. April 1906 haben 530 Matrosen und 230 Heizer geübt, abgesehen von den 557 Heizern, die während der Junimanöver eingezogen waren.

Auch in den Kolonien, im besonderen in Newfoundland, sind die Erfahrungen mit der kürzlich gebildeten Royal Naval Reserve gut.

Die im vergangenen Jahre angekündigte besondere Ausbildung von Maschinisten-Schiffsjungen und Mechanikern hat, soweit sich jetzt schon ein Urteil fällen läßt, befriedigende Erfolge gehabt.

Zum Schluß wird mit einer gewissen, sicherlich nicht unberechtigten Genugtuung auf die großen Fortschritte hingewiesen, die die Flotte bei den Schießübungen gemacht hat. Zum Beweise hierfür werden folgende Zahlen angeführt:

	1905:	1906:
Die Prozentzahl der Treffer beim Gunlayers Test mit schweren Geschützen betrug	56,58	71,12,
desgleichen mit leichten Geschützen	21,63	34,53,
die Prozentzahl der Treffer bei der Battle Practice der Zerstörer betrug	20,02	34,60.

Im nächsten Abschnitt: Shipbuilding and Repairs wird die Verteilung der für Schiffsneubauten ausgeworfenen Summe angegeben: 7 340 618 £ entfallen auf die Fortsetzung bereits begonnener Bauten und 759 382 £ auf neu in Angriff zu nehmende Schiffe.

Die im Etat geforderten Linienschiffe werden dem „Dreadnought"-Typ angehören, indessen ein etwas größeres Deplacement erhalten. Die Erfahrungen mit der ersten „Dreadnought" hinsichtlich Bauart, Maschinenanlagen und Armierung werden ausgenutzt werden. Die beiden neuen „Dreadnoughts" werden in Portsmouth und Devonport gebaut werden, die dritte, mit deren Bau man scheinbar selbst in England schon jetzt rechnet — denn im Etat sind 40 752 £ für sie ausgeworfen —, auf einer Privatwerft.

Der neue schnelle ungepanzerte Kreuzer („Boadicea"), der in erster Linie als Begleitschiff für Zerstörerflottillen dienen soll, wird in Pembroke auf Stapel gelegt, er wird 3353 Tonnen groß bei einer größten Länge von 123,8 m, Breite von 12,5 m und einem mittleren Tiefgang von 4,1 m; über die Maschinenanlagen werden noch keine Angaben gemacht.

Über die fünf Hochseezerstörer, die auf Privatwerften zu bauen sind, fehlen Einzelheiten, desgleichen über die ebenfalls an die Privatindustrie zu vergebenden zwölf Torpedoboote 1. Kl., wie über die zwölf Unterseeboote, von denen zehn vergeben und zwei in Chatham gebaut werden sollen.

Zu den beiden letztgenannten Schiffsklassen wird im Etat bemerkt, daß genügend Mittel ausgeworfen seien, um je zwölf Fahrzeuge des letzten Typs zu bauen, daß die Zahl aber, die schließlich von jeder Schiffsklasse gebaut werden würde, noch von den Ergebnissen der zur Zeit im Gange befindlichen Erprobungen abhänge; diese könnten vielleicht dazu führen, daß neue und bessere Typen gewählt würden.

Im abgelaufenen Etatsjahr sind im ganzen fertiggestellt und verwendungs-

bereit geworden: 4 Linienschiffe („Africa“, „Britannia“, „Hibernia“, „Dreadnought“), 3 Panzerkreuzer („Achilles“, „Cochrane“, „Natal“), 7 Torpedoboote 1. Kl. und 11 Unterseeboote.

Die Gesamtkosten der „Dreadnought“ werden jetzt zu 1 813 100 £ angegeben.

Am 1. April 1907 befinden sich im Bau: 5 Linienschiffe („Lord Nelson“, „Agamemnon“, „Bellerophon“, „Temeraire“, „Superb“), 7 Panzerkreuzer („Warrior“, „Minotaur“, „Shannon“, „Defence“, „Invincible“, „Inflexible“, „Indomitable“), 8 Hochseezerstörer („Afridi“, „Ghurka“, „Cossack“, „Tartar“, „Mohawk“, „Swift“, „Saracen“, „Amazon“), 17 Torpedoboote 1. Kl. und 12 Unterseeboote.

Bereits die Linienschiffe des Etats von 1906/07 haben einen um 0,15 m größeren mittleren Tiefgang und ein um 711 Tonnen größeres Deplacement als die „Dreadnought“; Einzelheiten über die Armierung fehlen bei ihnen im Etat ebenso wie bei den Panzerkreuzern der „Invincible“-Klasse.

Die beiden Hochseezerstörer „Saracen“ und „Amazon“ sind etwas größer als die anderen, abgesehen von „Swift“; der erstere hat ein Deplacement von 907, der letztere von 902 Tonnen, sie werden etwas stärkere Maschinen und an Stelle der drei 7,6 cm-, die ihre Vorgänger aufweisen, zwei 10 cm-Geschütze erhalten.

Als Beweis dafür, wie sehr sich in den letzten Jahren dank der Einführung des Systems der Stammbesatzungen die Verwendungsbereitschaft der Schiffe gehoben hat, gibt der Erste Lord eine interessante Übersicht über die Anzahl der infolge von Reparaturen nicht verwendungsbereiten Schiffe im Januar 1904 und 1907:

	1904:			1907:		
Schiffsklasse:	Schiffszahl:	Nicht bereit:	Prozentzahl:	Schiffszahl:	Nicht bereit:	Prozentzahl:
Linienschiffe	60	38	63	51	8	16
Panzerkreuzer	24	8	32	28	7	25
Ungepanzerte Schiffe . . .	84	44	52	76	17	22,5
Zerstörer	110	61	56	143	29	19

Im letzten Abschnitt: Distribution of the Fleet folgen dann die amtlichen Erklärungen zur neuen Verteilung der schwimmenden Streitkräfte, und im besonderen über die Bildung der neuen Home Fleet:

Durch die jetzt zu treffende Verteilung wird erreicht werden, daß auf allen Schiffen der ersten Kampflinie die Stammbesatzungen (bisher zwei Fünftel des Etats) stärker werden und zwei Geschwader von sechs Linienschiffen und von sechs Panzerkreuzern, die die heimischen Gewässer nicht verlassen sollen, volle Besatzungen erhalten. Diese beiden Geschwader, zusammen mit achtundvierzig voll bemannten Zerstörern und dem nötigen Zubehör an anderen Schiffen, werden auf dem Nore vereinigt werden, die Nordsee wird ihr Exerzierplatz sein, sie werden dauernd bereit für jede Verwendung sein.

Die Besatzungsstämme auf den Schiffen der anderen Häfen werden häufiger wechseln; abgesehen von den kleinen Kreuzern aber werden sie niemals weniger als drei Fünftel betragen, meistens sogar stärker sein.

Die Bezeichnung „Reserve“ wird künftig nicht mehr zutreffen, denn alle kampfkräftigen Schiffe in den Heimatshäfen, die nicht besonderen Zwecken dienen, z. B.

dem Schuldienst, werden der Home Fleet angehören und imstande sein, auf Befehl in wenigen Stunden ihre Besatzungen voll aufzufüllen.

Die bisher als „Spezial-Reserve“ bezeichneten Schiffe werden gleichfalls dienstbereit erhalten werden und dafür eine entsprechende Besatzung erhalten.

Da der Chef der Kanalflotte im Kriege den Oberbefehl über die in der Heimat befindlichen Flotten führen wird, so werden diese Flotten auch schon im Frieden unter seiner Oberleitung gemeinsame Übungen vornehmen.

Von der Organisation der neuen Home Fleet erhofft man im besonderen auch eine Verbesserung hinsichtlich der Verwaltungsangelegenheiten der in den einzelnen Häfen verteilten Divisionen.

Es ehrt den Ersten Lord der Admiralität wie den davon Betroffenen, wenn ersterer am Schlusse seiner Denkschrift mit rühmenden Worten des gerade jetzt erfolgten Ausscheidens des Admirals Wilson aus dem aktiven Dienst gedenkt als eines of the ablest and most trusted commanders the Navy has had in recent years. —

Aus dem zweiten Teil: Statement of Work 1907/08 etc. ist das meiste schon bekannt. Folgendes erscheint hier noch erwähnenswert:

Das ostindische Geschwader soll von jetzt ab im Kriegsfalle unter den Oberbefehl des Geschwaderchefs der Kapstation treten. Bisher gehörte es bekanntlich zur Eastern Fleet in Ostasien.

Alle Torpedostreitkräfte der Heimat treten zur Home Fleet.

An Kreuzern treten zu den Divisionen der Home Fleet in Devonport: 4 Panzerkreuzer und 4 große geschützte Kreuzer, in Portsmouth: 3 Panzerkreuzer und 5 große geschützte Kreuzer. Die geschützten Kreuzer gehören sämtlich zur „Diadem“- und „Powerful“-Klasse, die bekanntlich in England manchmal auch zu den Panzerkreuzern gerechnet werden. —

Im Mai 1907 werden zum letztenmal in Dartmouth Kadetten nach dem alten Ausbildungssystem eingestellt; im September werden die ersten nach dem neuen System eingestellten Kadetten Dartmouth verlassen und zur Ausbildung an Bord auf einem besonders hierfür in Dienst zu stellenden großen Kreuzer eingeschifft werden. —

Die Home Fleet soll in ausgedehntem Maße zur Ausbildung von Schiffsjungen und Leichtmatrosen herangezogen werden, ehe diese auf die seegehenden Schiffe verteilt werden.

Die Ausbildung und Verwendung von Heizern im Maschinendienst hat befriedigende Resultate gehabt; es steht zu erwarten, daß die infolge dieser Maßnahme verbesserten Aussichten der Heizer einen besseren Ersatz für diese Laufbahn heranziehen werden. —

Die Rekrutierung ist im verflossenen Jahre zufriedenstellend verlaufen, und es hat keine Schwierigkeiten gemacht, den notwendigen Ersatz für die einzelnen Laufbahnen zu erhalten. Die Rekrutierung für die Heizerlaufbahn ist besonders gut gewesen.

Zu dieser Behauptung muß bemerkt werden, daß sie nicht ganz in Übereinstimmung mit den an anderer Stelle gemachten Ausführungen steht, wonach die zur Besetzung der Flotte erforderliche Zahl von Heizern immer noch nicht erreicht worden ist. —

Digitized by Google

47 Küstenwachtstationen sind im verflossenen Jahre eingezogen worden; ein Übertreten von Marinemannschaften zur Küstenwache soll nicht mehr stattfinden. Dagegen ist den Kriegs-Küstensignalstationen erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet worden; die Kriegsbesatzung besetzt sie auch schon im Frieden, eine Maßnahme, die sich in den letzten Manövern sehr bewährt hat.

Bisher lag in England bekanntlich die gesamte Anfertigung (soweit sie in Woolwich erfolgte), Abnahme und Prüfung der Schiffsartillerie in Händen von Armeeoffizieren. Auf den Vorschlag einer von der Admiralität und dem Kriegsministerium gemeinsam eingesetzten Kommission sollen jetzt auch Seeoffiziere hierzu herangezogen werden. Man erwartet, daß die hierdurch von den Seeoffizieren gewonnenen Erfahrungen von großem Wert für den praktischen Dienst sein werden. —

Die nach dem vorjährigen Etat zu bauenden Linienschiffe erhalten dieselben 30,5 cm-Geschütze wie die „Dreadnought", die Schiffe des neuen Etats ein verbessertes Modell.

Für die beabsichtigte Verlegung der Artillerieschule von Sheerneß nach Chatham ist mit dem Bau der nötigen Batterien usw. an letzterem Orte begonnen worden.

Im Minenwesen sind wichtige Veränderungen eingetreten und bedeutende Fortschritte gemacht worden, und zwar sowohl was das Legen der Minen und sie selbst angeht, als auch was das Entfernen von Minensperren betrifft.

Das gleiche gilt für die Funkentelegraphie; die Mehrzahl der Schiffe ist jetzt mit den neuesten Apparaten ausgerüstet. —

Das neue Werkstattschiff „Cyclops" wird zu Beginn des neuen Etatsjahrs fertiggestellt werden.

Von den Unterseebooten sind die elf der „B"-Klasse nunmehr sämtlich im aktiven Dienst; vier von den elf Booten der „C"-Klasse sind abgeliefert, und weitere vier sollen bis zum 31. März fertig werden. —

Alle zur Zeit im Bau befindlichen Schiffe, mit Ausnahme des „Warrior", haben reine Wasserrohrkesselanlagen, und zwar die Linienschiffe und Panzerkreuzer weitrohrige Kessel des Babcock & Wilcox- oder Yarrow-Typs, die Zerstörer engrohrige Kessel verschiedener Bauart. —

Die Turbinenmaschinen haben sich sehr gut bewährt, die „Dreadnought" hat ihre Probefahrten ohne Unterbrechung erledigt. Bei den höheren Geschwindigkeiten erwiesen sich die Turbinenmaschinen als viel sparsamer im Betriebe als die Kolbenmaschinen, und wenn sie auch unökonomischer arbeiten bei geringeren Geschwindigkeiten, so ist es doch ein Vorteil, daß sie eine weniger große Kesselanlage erfordern. Bei der „Dreadnought" hätte diese z. B. um ein Sechstel größer sein müssen, wenn sie Kolbenmaschinen erhalten hätte. Alle neuen Schiffe erhalten deswegen Turbinen. —

Die Reparaturfrage ist zur Zeit unzweifelhaft von großer Bedeutung für die englische Marine; die früheren Absichten, kein Schiff länger als 30 Arbeitstage in jedem Jahre reparieren zu lassen, haben sich fast nie durchführen lassen, geschweige denn, daß dann, wie es vorgesehen war, ein anderes Schiff in den betreffenden Verband eingestellt worden wäre.

Digitized by Google

Größere Reparaturen sollen im neuen Etatsjahr erfahren: 4 Linienschiffe (einschl. „Dominion"), 3 Panzerkreuzer (nach dem Etat selbst noch ein vierter), 8 geschützte Kreuzer, 4 Hilfsschiffe und, wie noch aus dem Etat selbst hervorgeht: 14 Zerstörer und 6 Torpedoboote.

Dazu kommt für die nächste Zeit noch die „Commonwealth". Diese Schiffe müssen bis zur Beendigung ihrer Reparaturen usw. als nicht verwendungsbereit gelten, und da angeblich die aktiven Flotten immer auf Kosten der Home Fleet auf ihren richtigen Stand gehalten werden sollen, wird die entsprechende Zahl vom Bestande der Home Fleet abzuziehen sein.

Unter die Reparaturen sind bei den geschützten Kreuzern auch einige Umbauten gerechnet, wie z. B. bei „Blake" und „Blenheim", welche beiden Schiffe zwar schon seit längerer Zeit als Begleitschiffe der Zerstörerflottillen aufgeführt werden, aber scheinbar erst jetzt diesem Zweck entsprechend eingerichtet werden sollen. Ihre Armierung wird auf vier 15 cm- und zehn leichte Geschütze verringert; neben dem zu 670 Tonnen angegebenen Kohlenvorrat für den eigenen Gebrauch sollen sie noch 470 Tonnen Kohlen in Säcken von 50 kg für Zerstörer an Bord nehmen.

Von den Land- und Wasserbauten ist als interessant nur noch zu erwähnen, daß weitere Einrichtungen zur Lagerung von Heizöl getroffen werden sollen.

In Rosyth handelt es sich, wie schon erwähnt, immer noch nur um Vorarbeiten: Dort machte die Wasserversorgung einige Schwierigkeiten, die man jetzt aber scheinbar überwunden hat. Eine Eisenbahnzweiglinie zur Verbindung der neuen Marineanlagen mit der Hauptlinie — der North British Railway, die die berühmte Forthbrücke östlich von Rosyth passiert — ist fertiggestellt. Ferner sind Untersuchungen angestellt worden, um über die beste Art der Ausführung der Kaianlagen zu einem Urteil zu gelangen.

Hierzu sei bemerkt, daß wenn nicht in der nächsten Zeit erheblich schnellere Fortschritte beim Ausbau dieses neuen Stützpunktes gemacht werden, noch eine ganze Reihe von Jahren vergehen wird, bis er benutzt werden kann.

Der Etat und das Parlament.

Im Parlament ist bisher über den Marine-Etat nur im Unterhause an drei Tagen*) verhandelt worden.

Im allgemeinen war die Aufnahme des Etats günstig, und die Verhandlungen nahmen einen ruhigen Verlauf, hauptsächlich dank dem gemäßigten und besonnenen Auftreten des Führers der Opposition, Mr. Balfour.

Die Stellung der Regierung war allerdings insofern nicht ganz einfach, als sie sich nach zwei Seiten hin verteidigen mußte, einmal gegen die Opposition, welche die Forderungen für die Marine teilweise für viel zu gering hielt und anderseits gegen ihre eigenen radikalen Anhänger, denen sie noch viel zu hoch erscheinen. —

Im Gegensatz zu den Verhandlungen des vorigen Jahres spielten die politischen Betrachtungen diesmal wieder eine größere Rolle, und der Two-Power-Standard wurde gründlich erörtert. —

---

*) Der Aufsatz wurde am 20. März abgeschlossen.

Die erste Beratung fand am 5. März statt.

Die äußere Form, unter der sie erfolgte, gibt Veranlassung, hier auf den Unterschied hinzuweisen, der zwischen Kommissionsberatungen im englischen Parlament und z. B. in unserem Reichstage besteht. Auch jenes kennt eine Budgetkommission — Committee of Supply — sie besteht aber nicht aus besonders dafür gewählten Mitgliedern in beschränkter Zahl, die zu bestimmten Zeiten für sich in einem abgesonderten Raum tagen, sondern das ganze Haus kann sich selbst jederzeit in seinem großen Sitzungssaal als Committee of Supply konstituieren. Das äußere Zeichen dafür ist, daß der Präsident (Speaker) den Vorsitz niederlegt, indem er seinen Platz verläßt, und diesen der für die Kommission bestimmte Vorsitzende einnimmt.

Im allgemeinen ist eine erste Beratung des Etats im Plenum überhaupt nicht beabsichtigt. Nach alter Gewohnheit beantragte auch am 5. März Mr. Robertson zu Beginn seiner Rede, mit der er den Etat einführte: That Mr. Speaker do now leave the chair. Nachdem er zu Ende gesprochen hatte, hätte nunmehr das Haus den Antrag: To go into Committee of Supply annehmen müssen, und die Verhandlungen wären dann in der Kommission fortgesetzt worden. Statt dessen knüpfte sich aber unmittelbar an die Rede Mr. Robertsons eine lebhafte Verhandlung, und erst wenige Minuten vor der von vornherein festgesetzten Schlußzeit konstituierte sich das Haus als Kommission.

Dieser Vorgang zeigt, wie sehr man im Parlament und im besonderen auf seiten der Opposition Wert darauf legte, die Ansichten über die durch diesen Etat zum erstenmal zum Ausdruck gebrachte Marinepolitik der liberalen Regierung in einer Plenarsitzung zu hören und zu besprechen, wo die Redner ein höheres Gefühl der Verantwortung haben müssen als in der Kommissionsberatung.

Mr. Robertson führte den Etat wieder recht geschickt ein. Seine Ausführungen behandelten im wesentlichen die finanzielle Seite des Etats, das Schiffbauprogramm und die neue Verteilung der Flotte, nach seiner Ansicht die für die Marinepolitik maßgebenden drei Punkte.

Bei den finanziellen Erörterungen stellte er fest, daß, wenn man die selbsttätig anwachsenden Ausgaben, wie z. B. Gehälter und Pensionen und die teilweise verminderten Einnahmen (z. B. den weniger ausgedehnten Verkauf alter Schiffe) in Betracht ziehe, die tatsächliche Verminderung der Ausgaben beinahe 2 Millionen £ betrage. Sie findet, wie schon erwähnt, hauptsächlich bei Kapitel 8 (Schiffbau) und 9 (Armierungen) statt.

Bei Besprechung des Schiffbauprogramms fühlte sich Mr. Robertson verpflichtet, von vornherein die Frage zu bejahen, ob mit diesem Programm der Two-Power-Standard aufrecht erhalten werde. Die Frage war bekanntlich im letzten Jahre nicht so in den Vordergrund getreten. Dadurch, daß er sie selbst gleich anschnitt, gab Mr. Robertson selbst die Veranlassung dazu, daß sie dies Jahr wieder lebhaft erörtert wurde.

Zum Beweise führte er — übrigens in sehr sachlicher und zurückhaltender Form, wie sie nicht immer von den Mitgliedern des englischen Unterhauses beobachtet zu werden pflegt — die Anzahl Kriegschiffstonnen an, die Frankreich, Rußland und Deutschland zusammen in den letzten zehn Jahren gebaut haben. Sie beträgt 1 108 280 gegen

1 132 205 Tonnen, die England allein gebaut hat. Um zu zeigen, daß England auch billiger baue als die anderen Staaten, gibt er die Durchschnittskosten der letzten zehn Jahre für eine Tonne folgendermaßen an: Rußland bezahlt dafür 93 £ 5 s, Deutschland 97 £ 8 s, Frankreich 124 £ 6 s, dagegen England nur 88 £.

Diese Zahlen mögen im allgemeinen zutreffen; sie nachzuprüfen würde man nur dann imstande sein, wenn man genau wüßte, welche Annahmen ihnen zugrunde gelegt sind. Es sei aber darauf hingewiesen, daß, soweit bekannt, in England die Kosten für die Munition und für die Probefahrten nicht in den Gesamtkosten eines Schiffes enthalten sind, wohingegen dies bei uns der Fall ist. Aus diesem Grunde ist der Unterschied zwischen den Kosten für die Kriegschiffsbauten in England und Deutschland geringer, als oben angegeben.

Um zu zeigen, daß der Two-Power-Standard auch in der nächsten Zukunft in bezug auf die neuen großen Schiffe aufrecht erhalten bleibe, führt Mr. Robertson aus, wie im Herbst 1909 England sechs neue Linienschiffe und drei neue Panzerkreuzer, dagegen Frankreich kein solches Schiff und Deutschland nur zwei neue Linienschiffe und einen neuen Panzerkreuzer verwendungsbereit haben würden. Für den Herbst 1910 sind die Zahlen acht oder neun Linienschiffe und drei Panzerkreuzer für England gegenüber zwei französischen Linienschiffen und vier Linienschiffen und zwei Panzerkreuzern Deutschlands.

Bei Besprechung der neuen Flottenverteilung gibt Mr. Robertson zunächst einen kurzen Rückblick, wie sich diese früher gestaltet habe, und zwar vor 1904 und von 1904 ab, als die Reservedivisionen in den drei Kriegshäfen eingerichtet wurden. Dann geht er auf die jetzige Organisation ein. Interessant ist von seinen Ausführungen hierüber, daß die zur Spezialreserve gehörenden Schiffe im Kriegsfalle 4 Tage nach erhaltenem Befehl verwendungsbereit sein sollen, sowie ferner als Ergänzung zu der betreffenden Stelle in der Denkschrift das Zugeständnis, daß die Organisation der Home Fleet nicht vor Mai 1908 vollendet sein werde.

Die Home Fleet wird ebensoviel zur See fahren, wie früher die aktiven Flotten, und das ist etwa 70 Prozent von dem, was die aktiven Flotten jetzt in der Beziehung zu leisten haben.

Wollte man alle Schiffe voll bemannen und sie ebenso lange in See sein lassen wie diese Flotten, so würden sich die Marineausgaben im Jahre um 4 Millionen £ erhöhen. —

Der erste Redner der Opposition, Mr. Lee, der frühere Zivillord, warnt im besonderen davor, zu große Hoffnungen auf die Haager Konferenz zu setzen; der Premierminister habe mit seinem bekannten Artikel in „The Nation“ nur Verwirrung angerichtet, er möge es ja ehrlich meinen, aber England könne nun einmal nicht von dem Two-Power-Standard ablassen. Das sollte man der Konferenz offen und ehrlich sagen. Der Redner wendet sich dann der Home Fleet zu, von der seiner Ansicht nach immer noch nicht feststehe, ob sie zur ersten Kampflinie gehören solle oder zur Reserve. Ersteres hoffe er jedenfalls von der Nore-Division.

Zum Schluß verlangt er eine einwandfreie Erklärung von der Regierung, was sie unter dem Two-Power-Standard verstehe. —

Demgegenüber bekennt sich der Premierminister offen zum Two-Power-Standard als einem ungefähren Maßstab, an dem man die englische Flottenstärke messen könne. Der Parlamentssekretär habe bewiesen, daß England zur Zeit diesen Standard überschritten habe und ihn auch für die nächsten Jahre nicht verlassen werde.

In bezug auf die Haager Konferenz habe er und, wie er wisse, auch das Parlament und das Land keinen anderen Wunsch, als in der vordersten Reihe derjenigen zu stehen, die dafür eintreten, daß die kriegerische Haltung der Mächte, wie sie in dem Anwachsen der Rüstungen zum Ausdruck komme, gemäßigt werde.

Aus der nun folgenden Rede des früheren Premierministers, Mr. Balfour, ist erwähnenswert, daß er seinen Nachfolger dazu veranlaßt, sich ausdrücklich in einer Zwischenbemerkung zum Two-Power-Standard als zu einer Rule zu bekennen. Hinsichtlich der Haager Konferenz ist sich Mr. Balfour darüber zweifelhaft, ob man bei aller Zustimmung zu den Absichten des Premierministers im allgemeinen den Weg für den richtigen halten könne, den er einschlage. Im besonderen weist er scharf und treffend auf den Widerspruch hin, in dem sich die englische Regierung befinde, wenn sie einerseits sich rühme, daß ihr militärisches Rüstzeug trotz der verminderten Ausgaben keine Einbuße erleide, anderseits von den anderen Nationen verlange, sie sollten ihre Rüstungen einschränken: „It is quite impossible — that is the truth of the matter — to ride two horses at once“ und „It is quite impossible successfully to explain to your own country that you are increasing the strength both of your Army and of your Navy and to persuade other people that you are making great sacrifices in the interest of international disarmament.“

Hiermit war der Höhepunkt der Verhandlungen erreicht. Mr. Balfour beklagte sich nur noch, daß die englische Flagge im Ausland nicht mehr genügend vertreten sei, und behielt sich weitere Bemerkungen für die Spezialdebatte vor.

Von der folgenden Rede von Sir C. Dilke, der sich beinahe über alle Gebiete des Marinewesens erging, ist nur interessant, daß er scheinbar die Durchführung eines Handelskrieges gegen England nicht mehr für möglich hält, eine Ansicht, die bekanntlich sehr viele Leute in England, die unmittelbar dabei beteiligt sein würden, keineswegs teilen. Dagegen legt er der Verwendung von Streuminen eine sehr große Bedeutung bei: The use of these floating mines is a matter of life and death to a Great Power; er ist daher nicht damit einverstanden, daß die Admiralität die Minenverteidigung der Häfen aufgegeben hat.

Ein schottischer Abgeordneter ist der Ansicht, daß England zur Zeit den Two-Power-Standard erheblich überschritten habe; in Linienschiffen sei ein Four-Power-Standard erreicht, und alles in allem gerechnet, sei die englische Flottenstärke nicht weit von einem Five-Power-Standard entfernt. Er ist daher für eine Verminderung der Marineausgaben und wird hierin von dem folgenden Redner, einem Mitglied der Arbeiterpartei, unterstützt. Letzterer erwähnt auch das Bündnis mit Japan und meint dazu: „It seems to me that we have accepted serious responsibilities under that Alliance and received no corresponding advantages.“ —

Als Mr. Robertson nunmehr seinen Antrag wiederholt: that the Speaker do leave the chair — bringt Mr. Bellairs einen neuen Antrag ein, demzufolge

das Parlament sich ausdrücklich zum Two-Power-Standard bekennen solle, wie er gleichzeitig in diesem Antrage bestimmt umschrieben wird.

Im übrigen bringen die Äußerungen von Mr. Bellairs nichts Neues; er vergleicht nur immer wieder die Marinepolitik Englands mit der Deutschlands, wobei die erstere natürlich schlechter wegkommt und ihm einige der bekannten Übertreibungen in bezug auf die unserige unterlaufen. Schließlich zieht er auf Aufforderung des Premierministers, der ja gleichzeitig sein Parteiführer ist, seinen Antrag zurück.

Am 7. März wurde dann von neuem in die Kommissionsberatung über den Marine-Etat eingetreten, und zwar über Kapitel A und Kapitel 1. Sie stellte sich als eine Fortsetzung der Debatte des Plenums über den Etat im allgemeinen dar und endete, wie vorweg bemerkt sei, mit der unveränderten Annahme beider Kapitel.

Erwähnenswert aus den Verhandlungen ist folgendes: Hinsichtlich des Two-Power-Standard wurde nochmals ausdrücklich festgestellt, daß dabei immer die beiden stärksten fremden Seemächte gemeint seien und England eine reichliche Überlegenheit über deren vereinigte Flotten besitzen müsse.

Ein Abgeordneter zieht aus dem Handelsschutz-Manöver im Juni 1906 den Schluß, daß das Ergebnis, selbst wenn man es für den Kriegsfall den dann herrschenden Verhältnissen entsprechend einschränke, doch noch geeignet sei, eine ernste Krisis in England hervorzurufen. Er hält daher mehr Kreuzer für notwendig.

In Mr. Bellairs' Ausführungen ist von Interesse die von ihm geäußerte Ansicht, daß für taktische Übungen ein Geschwader aus mindestens acht Linienschiffen bestehen müsse und daß ein Kreuzergeschwader nach übereinstimmender Meinung der Seeoffiziere für die verschiedenen Signalzwecke sechs Schiffe aufweisen sollte. Schließlich ist er der Ansicht, daß Lord Charles Beresford in der Lage sein müsse, alle Schiffe, die er im Kriege führen solle, schon im Frieden an seine Leitung zu gewöhnen.

Gemäßigt und sachlich, und deswegen eindrucksvoll, soweit der gedruckte Bericht dies beurteilen läßt, sprach wieder Mr. Balfour. Er bemängelte unter anderem, daß keine neuen Kreuzer im Schiffbauplan vorgesehen seien außer dem einen ungepanzerten Begleitschiff für Zerstörerflottillen und daß nicht für genügende Dockgelegenheit für die neuen großen Schiffe gesorgt werde. Er bittet dann um nähere Auskunft über das gegen früher erweiterte System der Stammbesatzungen und geht dabei näher auf die Noredivision der Home Fleet ein, die, abgesehen von den Kohlen, ebensoviel kosten werde wie die aktiven Verbände, aber nicht ebenso kriegsbereit sein könne, da sie weniger fahre. Schließlich kommt er auf die seinerzeit anläßlich des Erdbebens in Jamaica besonders zahlreich aufgetauchten Klagen über zu geringes Zeigen der englischen Flagge im Auslande zu sprechen.

Gegen den Vorwurf, daß keine neuen Kreuzer gebaut werden sollen, verteidigt sich Mr. Robertson nicht ungeschickt damit, daß die Balfoursche Regierung im vorhergehenden Jahre ja auch keine solchen gefordert habe und daher anzunehmen sei, daß hierfür jetzt dieselben Gründe maßgebend seien wie damals.

Der neue permanente Sekretär, Mr. Lambert, fügt dem noch hinzu, daß die militärischen Autoritäten die Zahl der Kreuzer zur Zeit für ausreichend hielten.

Auf eine Reihe von Fragen, die zur Diskussion gestellt waren, behielt sich Mr. Robertson die Antworten zunächst vor, so z. B. auch die über die Zahl der Docks, die die „Dreadnought“ aufnehmen können. Im Laufe der Verhandlung wurde aber doch festgestellt, daß es in England solcher Docks fünf gibt, die der Regierung gehören, nämlich drei Docks und eine als solches verwendbare Schleuse in Devonport und ein Dock in Portsmouth. Letzteres Dock kann aber nur während 6 Stunden am Tage — jedesmal 3 Stunden um die Zeit des Hochwassers — erreicht oder verlassen werden. Die Verbesserung dieser Verhältnisse macht vorläufig noch Schwierigkeiten. Östlich von Portsmouth kann kein englisches Regierungsdock die „Dreadnought“ aufnehmen.

Auf die Anfrage betreffend Rosyth erwidert der permanente Sekretär, daß zunächst noch Vorarbeiten zu erledigen seien, für die der Etat die nötigen Mittel enthalte.

Mr. Robertson bestreitet gegenüber den Äußerungen Mr. Balfours, daß die Nore-Division der Home Fleet, wenn sie nur 70 Prozent der Seetage einer anderen Flotte aufzuweisen habe, nun auch nur 70 Prozent der Kriegsbereitschaft jener Flotten besitze. Alle aktiven Flotten seien jetzt erheblich mehr in See als früher und damit und durch den Hinzutritt der starken Nore-Division gewinne die englische Flotte als Ganzes erheblich an Kampfkraft.

Der Vorwurf des mangelhaften Zeigens der englischen Flagge im Auslande fällt nach Ansicht Mr. Robertsons auf die frühere Regierung zurück, die seinerzeit das Zurückziehen der englischen Schiffe aus dem Auslande eingeleitet habe. Als Mr. Balfour daraufhin erklärt, die alte Regierung würde aber auch diese Frage von neuem überlegt haben, wenn sich Unzuträglichkeiten herausgestellt hätten, erwidert Mr. Robertson, daß auch die neue Regierung schon eine Kommission zur Untersuchung eingesetzt habe.

Im Laufe der Verhandlungen wurde der Regierung noch der Vorwurf gemacht, daß bei der früheren Flottenverteilung 33 aktive (17 der Kanal- und je 8 der Atlantischen und Mittelmeer-Flotte) und 13 mit Stämmen besetzte, im ganzen also 46 Linienschiffe verwendungsbereit gewesen seien, wogegen es jetzt nur deren 32 aktive (14 der Kanalflotte, je 6 der Atlantischen und Mittelmeer-Flotte und der Nore-Division der Home Fleet) und 7 mit Stämmen besetzte, also im ganzen 39, das sind 7 weniger gäbe. Mit Recht konnte Mr. Lambert demgegenüber darauf hinweisen, daß zu diesen 39 Linienschiffen auch noch die 13 Linienschiffe der Spezialreserve hinzuträten, die ebenfalls eine, wenn auch verminderte Stammbesatzung an Bord hätten und infolgedessen jedenfalls kriegsbereiter seien als die frühere Spezialreserve, die gar keine Besatzung hatte.

Der Vertreter für Glasgow behandelte kurz das neue Ausbildungssystem für Offiziere, das er im besonderen deswegen für falsch hält, weil es den künftigen Ingenieuroffizieren keine sachgemäße Ausbildung gäbe; er bemängelt weiter die hohen Kosten dieses Systems, die mit 120 £ doppelt so hoch seien wie früher. Dadurch würde der Ersatz für die Offizierslaufbahn auf bestimmte Kreise beschränkt, was unangebracht sei. Den vom Ersten Lord der Admiralität in der Denkschrift gemachten Vorschlag, daß z. B. die Grafschaften das notwendige Geld für ihnen angehörige

Knaben stiftungsweise hergeben sollten, hält er für „unworthy and discreditable“. Seinen Klagen über die unzureichende Löhnung des technischen Personals, im besonderen der Heizer, seiner Ansicht nach der Hauptgrund für den Mangel an diesen Leuten in der Marine, schließen sich noch andere Abgeordnete an.

Die beiden Vertreter für Portsmouth und Plymouth vereinigen sich in dem Wunsche, daß, ebenso wie neuerdings die Werftarbeiter, auch die Mannschaften der Marine das Recht und die Gelegenheit erhalten sollten, ihre Wünsche und Klagen unmittelbar den Lords der Admiralität zu Gehör zu bringen. Es ist immerhin bezeichnend, daß derartige Wünsche, die doch mit den Grundbegriffen militärischer Zucht und Ordnung unvereinbar sind, an dieser Stelle so deutlich geäußert werden.

Eine Fortsetzung der Beratung, hauptsächlich das Personal betreffend, fand am 14. März statt. Auch an diesem Tage wurde die Marinepolitik der liberalen Regierung auf breiterer Grundlage diskutiert. Die nochmaligen Ausführungen Mr. Robertsons über die gegenwärtige Stärke der Flotte gipfelten in den für die englische Marinepolitik in gleicher Weise wie für die Bedeutung der englischen Abrüstungsbestrebungen bezeichnenden Sätze: „We are supreme, and never was there such another naval power on the Planet“ und „The fact is, that we are still increasing our navy faster than any other power.“

Die Beratung der weiteren Kapitel wird voraussichtlich nichts besonders Interessantes bringen, nur bei Kapitel 8 (Schiffbau usw.) findet wahrscheinlich wieder eine lebhaftere Verhandlung statt. Dies Kapitel wird aber, wie schon in den früheren Jahren so auch in diesem, wohl erst im Juni zur Beratung kommen.

Das Oberhaus hat sich bisher noch nicht mit dem Etat beschäftigt. —

Die Aufnahme des Etats in der Presse.

In der englischen Presse ist der Marine-Etat im allgemeinen ruhig aufgenommen worden. Dazu mag beigetragen haben, daß zur Zeit seiner Veröffentlichung in London gerade neue Wahlen für das London County Council stattfanden, die die Aufmerksamkeit der hauptstädtischen Presse, die bekanntlich in England eine größere Bedeutung für das ganze Land hat als anderswo, einigermaßen in Anspruch nahm.

Im einzelnen ist die Stellungnahme der Zeitungen natürlich verschieden je nach ihrer Haltung, die sie überhaupt zur Marinepolitik der liberalen Regierung einnehmen. Schon seit längerer Zeit ist bekanntlich eine Preßfehde im Gange, bei welcher den von dem sogenannten Syndicate of Discontent gespeisten Blättern, die mit der Geschäftsführung des jetzigen Board of Admiralty ziemlich unzufrieden sind, diejenigen Zeitungen gegenüberstehen, die die Maßnahmen der Admiralität im allgemeinen verteidigen. Zu letzteren gehören außer dem Regierungsorgane „The Tribune“ im besonderen die „Army and Navy Gazette“ und der „Navy and Military Record“, zu letzteren in erster Linie der „Standard“, der „Daily Graphic“ und die älteste englische Abendzeitung „The Globe“.

Die letztgenannte bemerkt u. a. zum Etat: „Without going into detail of figures, we assert, without fear of contradiction, that in the matter of battleships, on the construction of which the present Board are content to stake their reputation, we are deliberately falling below the Two-Power-Standard.“

Und der „Standard", der sein absprechendes Urteil auch noch auf die Maßnahmen ausdehnt, die schon unter der früheren konservativen Regierung begonnen sind, wie z. B. das Streichen der großen Anzahl von Kreuzern aus der Liste der Kriegschiffe und auch die Einführung des Nucleus-crew-Systems, schließt einen seiner Aufsätze, in dem der Etat besprochen wird, mit der ernsten Mahnung: „We appeal in all confidence to the Government to reconsider their whole position with regard to naval affairs."

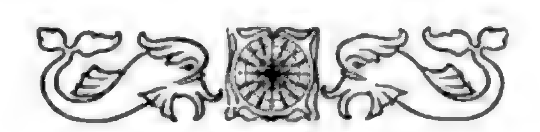
Interessant und besonders lehrreich für diejenigen, die den Segen des deutschen Flottengesetzes für die deutsche Industrie noch nicht erkannt haben, ist die Stellungnahme eines großen technischen Fachblattes, das die Unbeständigkeit des Schiffbauplans beklagt. Die großen Schiffbaufirmen und Panzerplattenfabrikanten hätten sich auf Grund der von der früheren Regierung gemachten Angaben über die in jedem Jahre auf Stapel zu legende Zahl von Schiffen auf größere Bestellungen eingerichtet. Jetzt blieben diese aus, und die Fabriken müssen nun ihre teueren Einrichtungen für andere Zwecke verwerten. Dadurch würde es aber zweifelhaft gemacht, ob diese Einrichtungen später wieder zu ihrem eigentlichen Zwecke verwendet werden könnten.

Im übrigen erstreckt sich die abfällige Kritik dieser Gegner der Admiralität z. B. auch darauf, daß die Zahl der Neubauten nicht im Verhältnis zur Zahl der Schiffe stehe, die über kurz oder lang ausrangiert werden müssen, daß durch Verminderung der aktiven Flotten und weitere Ausdehnung des Systems der Stammbesatzungen die Schlagfertigkeit der englischen Flotte als Ganzes vermindert werde und daß der Auslandsdienst zu sehr vernachlässigt würde.

Im Gegensatz hierzu ist die auf seiten der Admiralität stehende Presse zufrieden mit dem Etat. Nach der „Tribune" ist das Wesentliche an ihm: That for two millions less expenditure the Royal Navy is to be kept up, both in material and personnel, without the slightest decrease in its efficiency. This is a fact of which the Board of Admiralty may well be proud.

Andere Blätter dieser Richtung äußern auch ihre Befriedigung über den bisherigen Gang der Verhandlungen im Unterhause, die einen Erfolg der Regierung bedeuteten.

Bezeichnend ist schließlich noch, daß scheinbar nur sehr wenige Leute in England überhaupt daran glauben, daß die Verhandlungen der Haager Konferenz wirklich dazu führen werden, daß die Admiralität von dem Neubau eines dritten Linienschiffs Abstand nimmt. F. B.



Der Bericht der englischen Admiralität über die Manöver 1906.

Mit 2 Skizzen.*)

Am 18. Februar hat die englische Admiralität in einem dem Parlament vorgelegten Blaubuche einen Bericht über die Flottenmanöver des Jahres 1906 veröffentlicht. Der Bericht behandelt nur den zweiten Teil der großen Junimanöver des letzten Jahres, das Handelsschutz-Manöver, das in der Zeit vom 24. Juni bis 2. Juli stattfand.

Man darf das Blaubuch von verschiedenen Gesichtspunkten aus als eine ganz besonders interessante Veröffentlichung bezeichnen. Zunächst ist schon die Tatsache auffallend, daß die Admiralität überhaupt einen Bericht über diese Manöver herausgibt, nachdem sie 3 Monate vorher im Unterhause hatte erklären lassen, daß sie die im Manöver gewonnenen taktischen und strategischen Erfahrungen nicht veröffentlichen könne, ohne die öffentlichen Interessen zu gefährden. Begreiflicherweise war man in England nach diesen Vorgängen etwas überrascht, daß sich die Admiralität nun doch zur Herausgabe dieses Blaubuches entschlossen hat. Ein Teil der Presse sieht hierin ein Nachgeben der Admiralität gegenüber dem Druck der öffentlichen Meinung, die in der Weigerung, ein Manöver zu veröffentlichen, das von vornherein als für die Öffentlichkeit bestimmt bezeichnet worden und durch Zulassung von Presse-Berichterstattern als nicht geheim anerkannt worden war, ein Zeichen dafür erblicken wollte, daß entweder die Admiralität sich scheute, begangene Fehler einzugestehen, oder daß die gewonnenen Erfahrungen beunruhigender Natur seien.

Eigenartig ist aber das Blaubuch auch seinem Inhalte nach: noch nie ist über englische Manöver ein so lückenhafter, unklar verfaßter und daher schwer verständlicher amtlicher Bericht veröffentlicht worden wie der vorliegende, bei dem man fast auf jeder Seite die Absicht herauslesen kann, einzelne Vorgänge zu verschleiern und einer Kritik des Publikums die notwendigen Unterlagen zu entziehen. Die Manövervorgänge, die in taktischer oder strategischer Hinsicht von Interesse sind, sind nur ganz oberflächlich geschildert, die Operationspläne sind nicht wiedergegeben und nur aus dem Gang der Operationen ungefähr erkennbar, die Befehle der Führer werden nur an wenigen Stellen mitgeteilt, und die Gründe, die für die Handlungsweise der Führer maßgebend waren, meist verschwiegen. Vorgänge dagegen, die für den Verlauf des Manövers von untergeordneter Bedeutung sind, werden mit großer Breite erzählt, insbesondere die Einzelheiten der Wegnahme von Handelsschiffen.

Aus den zahlreichen Manöverberichten der seinerzeit zu den Manövern zugelassenen Presse-Berichterstatter konnte man schon vor Erscheinen des Blaubuches ein ziemlich klares Bild der Manöver gewinnen. Da diese Berichte sich offen über viele Punkte aussprachen, die jetzt im Blaubuch mit Stillschweigen übergangen werden, so konnte es den zahlreichen sachverständigen Kritikern, die in der englischen Presse Marinefragen behandeln, nicht schwer fallen, die Lücken im amtlichen Bericht auf-

*) Vergleiche auch die Skizzen zu dem Aufsatz „Die englischen Flottenmanöver 1906“ im August/Septemberheft 1906.

zudecken, und einige Blätter haben denn auch in zum Teil recht scharfen Artikeln gegen das Vertuschungssystem der Admiralität Stellung genommen. Auch im Parlament ist das Blaubuch zum Gegenstand von Interpellationen gemacht und scharf kritisiert worden. Eine recht beißende Kritik liegt in folgenden Fragen, die das bekannte, wegen seiner Sachkenntnis etwas gefürchtete Unterhausmitglied Bellairs im Unterhause an den Parlamentssekretär der Admiralität richtete: Welches Departement der Admiralität den Bericht über die Manöver verfaßt habe? Ob das Personal des betreffenden Departements die geeignete Zusammensetzung habe? Ob ihm bekannt sei, daß der Bericht alle Maschinenhavarien von Schiffen und alle die Fälle unerwähnt lasse, wo Schiffe mit ihren Verbänden nicht hätten mitkommen können, obgleich diese Vorkommnisse die Bewegungen der Flotten ganz wesentlich beeinflußt hätten, daß dagegen viele ganz unwesentliche Bewegungen ausführlich geschildert würden? — Die Antwort lautete etwas ausweichend, daß die Unparteiischen den Bericht verfaßt und alle Angelegenheiten geheimen Charakters weggelassen hätten.

Die vorstehenden Ausführungen genügen, um darzutun, daß der Manöverbericht in England als außerordentlich dürftig angesehen wird und daß man dort der Ansicht ist, daß die Admiralität in ihrem ja gewiß gerechtfertigten Bestreben, taktisch und strategisch wichtige Erfahrungen dem großen Publikum, besonders aber dem Ausland nicht zugänglich zu machen, über das Maß hinausgegangen ist, das in einem Lande angebracht ist, in dem das Interesse und vor allen Dingen das Verständnis für alle Fragen des Seekrieges so weit verbreitet ist wie in England.

Im August/Septemberheft der „Marine-Rundschau" ist eine Schilderung des Manövers gegeben, wie es sich nach den darüber vorliegenden Pressenachrichten abgespielt hat. Wenn auch die Angaben des Blaubuches diese Schilderung in manchen Einzelheiten ergänzen, so darf doch allgemein gesagt werden, daß die damals gegebene Darstellung, die sich ja auf die großen Züge des Manövers beschränkte, richtig ist. Neu sind indessen die Angaben, die das Blaubuch über den Handelskrieg bringt, über dessen Verlauf und Ergebnisse wir bisher nur wenige, sich vielfach widersprechende Nachrichten hatten; neu ist ferner, was über die Verwendung der Zerstörerflottillen gesagt wird, über deren Bewegungen und Tätigkeit bisher fast nichts bekannt geworden ist, da auf ihnen keine Berichterstatter zugelassen waren.

Diese beiden Punkte, die in der Darstellung der „Marine-Rundschau" vom August/September kaum erwähnt sind, mögen im Folgenden zunächst behandelt werden. Im übrigen lohnt es sich nicht, auf Grund des amtlichen Berichts eine neue ausführlichere Darstellung des Manövers zu geben, da die Vorgänge, wenn sie mit so vielen Lücken im Zusammenhang geschildert werden müssen, wie dies auf Grund des Blaubuches nur möglich ist, zu wenig dauerndes Interesse bieten. Es sollen nur einige besonders interessante Episoden herausgegriffen werden, die früher gar nicht oder nur oberflächlich erwähnt wurden, und einzelne bemerkenswerte Stellen des Blaubuches besprochen werden.

a. Der Angriff auf den Handel und der Handelsschutz.

Wir erfahren aus dem amtlichen Bericht, daß im ganzen nur 60 Handelsdampfer an den Manövern teilgenommen haben und daß daher 34 Torpedokanonenboote

und Zerstörer dazu verwendet werden mußten, Handelsdampfer darzustellen. Im ganzen passierten demnach 94 Handelsschiffe während der Manöverdauer das Manövergebiet.

Über das System des Handelsschutzes, das bei den Manövern zur Anwendung kam, heißt es im Blaubuch: Die Torpedokanonenboote und Zerstörer sollten den nicht organisierten Schiffsverkehr darstellen. Sie hatten daher Anweisung, einzeln in See zu gehen und entlang der gewöhnlichen Handelsstraße zu laufen mit der Einschränkung, daß sie 30 Seemeilen von Kap St. Vincent abbleiben mußten, da anzunehmen sei, daß im Ernstfalle ein Handelsschiff die unmittelbare Umgebung eines feindlichen Kriegshafens meiden werde (Lagos galt als befestigter blauer Kriegshafen). Der Verkehr der wirklichen Handelsdampfer wurde organisiert, sie wurden in Gruppen von 2 bis 6 von Falmouth, Milford und Gibraltar aus in See geschickt, und es wurden ihnen genau vorgeschriebene Marschrouten gegeben.

Das Zusammenfassen von Handelsschiffen in Gruppen hatte den Zweck, die Wahrscheinlichkeit zu verringern, daß sie von einzelnen feindlichen Kreuzern gesichtet würden, außerdem sollten dadurch die Maßnahmen zum Handelsschutz vereinfacht werden. Da die ungefähre Position der Gruppen dem roten Oberbefehlshaber zu jeder Zeit bekannt war, so konnte er ihnen leichter Schutz angedeihen lassen, oder sie warnen, wenn er erfuhr, daß Feinde in der Nähe seien.

Sechs Scouts wurden in der Weise auf die Handelsstraßen verteilt, daß sie in bestimmten Zwischenräumen von den Scilly-Inseln bzw. Gibraltar aus in See gingen und mit bestimmten Geschwindigkeiten die Handelsstraßen entlang liefen. Sie hatten den Auftrag, sichere Nachrichten über die Position des Feindes der nächststehenden Flotte zu übermitteln. Die ungefähren Standorte der Scouts zu bestimmten Zeiten wurden den Handelsschiffen mitgeteilt, um ihnen die Möglichkeit zu geben, etwaige Nachrichten über den Feind an die Scouts abzugeben.

Über die Erfolge, die Blau beim Angriff auf den roten Handel erzielte, erfahren wir, daß von den 94 Schiffen, die der Wegnahme unterlagen, 52 von Blau genommen wurden, also 55,32 Prozent.

In den Bemerkungen des obersten Schiedsrichters, aus denen ein Auszug von zwei Seiten dem Bericht vorgedruckt ist, (ebenso wie aus den Bemerkungen der Admiralität) wird über dieses Ergebnis etwa Folgendes gesagt: Die Zahlen müßten auf den ersten Blick beunruhigend erscheinen, es seien aber die nachstehenden Punkte zu berücksichtigen, die zu einer ruhigeren Beurteilung der Erfolge von Blau im Handelskriege führen müßten:

1. Infolge der geringen Beteiligung der Handelsmarine an den Manövern seien die Gruppen zu klein gewesen. Bei einer Gruppe von vier Schiffen könne ein einzelner Kreuzer alle vier wegnehmen, also 100 Prozent, bestehe die Gruppe aber aus 12 Schiffen, so könne der einzelne Kreuzer auch kaum mehr als vier Schiffe wegnehmen, es verringere sich dann der Prozentsatz auf 33,3 Prozent.

2. Aus finanziellen Rücksichten habe man die von den Handelsdampfern einzuschlagenden Wege nicht weit genug ab von den gewöhnlichen Handelsstraßen legen können.

3. Es sei zu bedenken, daß bereits am 30. Juni der organisierte Angriff von

Blau auf den roten Handel gebrochen gewesen sei und daß die übrig gebliebenen blauen Schiffe nur noch einzeln und ohne gemeinsame Führung den Handelskrieg hätten weiterführen können.

In gleichem Sinne sprechen sich die Bemerkungen der Admiralität aus. Es wird hinzugefügt, daß Blau seine Erfolge nur unter vollkommener Zersplitterung seiner Streitkräfte habe erreichen können und daß im Ernstfalle sicher zu Beginn der dritten Woche alle den Handelskrieg ausübenden feindlichen Schiffe weggenommen oder in ihren Häfen blockiert gewesen wären.

Es ist nicht uninteressant, festzustellen, wie viele der Wegnahmen von Handelsschiffen auf jeden der blauen Verbände entfallen. Es ergeben sich folgende Zahlen:

Atlantische Flotte	6	VI. Kreuzergeschwader (kleine Kreuzer)	10
II. Kreuzergeschwader	13	Zerstörer	14
V. Kreuzergeschwader	9		

Es sind also nicht weniger als 24 Dampfer, beinahe die Hälfte aller Prisen, von den kleinen Kreuzern und Zerstörern weggenommen worden, denen im Operationsplan von Blau doch nur eine Nebenrolle zugewiesen war.

Der Atlantischen Flotte sind nur 6 Dampfer in die Hände gefallen, 5 davon sind jedoch nicht eigentlich weggenommen, sondern von den 4 Schiffen der „King Edward-Klasse“ auf ihrer Flucht vor der Kanalflotte durch Schüsse zum Sinken gebracht worden, wobei die Rettung der Mannschaft den nachfolgenden roten Schiffen überlassen wurde. In der Standlinie der Linienschiffe ist nur ein einziges Handelsschiff weggenommen worden. Der Erfolg hat also keineswegs das strategisch falsche Auseinanderziehen der Linienschiffe der Atlantischen Flotte zu Zwecken des Handelskrieges gerechtfertigt.

b. Die Tätigkeit der Zerstörer.

Es muß bei Verfolgung der Manövervorgänge auffallen, daß kein Linienschiff und keiner der Kreuzer, die an den Operationen großen Stils beteiligt waren, von Zerstörern angegriffen, geschweige denn außer Gefecht gesetzt wurde. Die einzigen im Blaubuch verzeichneten Verluste von Schiffen infolge von Zerstörerangriffen sind die des großen Kreuzers „Minerva“ (rot), der bei der Blockade von Lagos von einem Zerstörer angegriffen wurde, und des kleinen roten Kreuzers „Sirius“, der bei den Scilly-Inseln von einem blauen Zerstörer außer Gefecht gesetzt wurde. Man hätte denken sollen, daß insbesondere Blau alles daran setzen würde, zu versuchen, durch Angriffe seiner Zerstörer auf kampfkräftige Schiffe von Rot dessen Überlegenheit zu vermindern.

Ferner war es kaum zu verstehen, wie es möglich war, daß die blauen Linienschiffe auf ihrer Flucht den Kanal passieren und in die Nordsee eindringen konnten, ohne von den roten Zerstörern behelligt zu werden. Diese Punkte werden, zum Teil jedenfalls, durch die nachfolgenden Angaben des Blaubuches aufgeklärt, aus denen hervorgeht, daß die Zerstörer beider Parteien offenbar nur am 1. Tage sich an den rein militärischen Operationen beteiligen, nachher aber vorwiegend Handelskrieg und Handelsschutz betreiben sollten, solange ihnen keine neuen Befehle zugingen. Im amtlichen Berichte heißt es:

Die roten Zerstörer mit Ausnahme von neun, die bei den Scillys blieben, liefen bei Manöverbeginn unter Führung des Kontreadmirals (D) nach der Südküste Irlands, um gegebenenfalls die Anwesenheit von blauen Schiffen festzustellen, die entweder auf dem nördlichen Teil der Handelsstraßen operierten, oder nach Süden marschierten, ohne weit westlich auszuholen. In diesen Gewässern kreuzten 7 blaue Schiffe (VI. Kreuzergeschwader), aber sie waren zu weit südlich, um mit den roten Zerstörern zusammenzutreffen. . . . Daher kehrten die roten Zerstörer nach Milford zurück.

Von Berehaven aus gingen 13 blaue Zerstörer am 24. mittags in See, liefen 12 Stunden nach Süden, um rote Kreuzer anzugreifen, und kehrten dann (bis auf zwei, die von „Terrible" gesichtet und außer Gefecht gesetzt wurden) am 25. wieder nach Berehaven zurück, da sie keinen Feind angetroffen hatten.

Von nun an haben sich die Zerstörer beider Parteien fast nur noch mit Handelskrieg beschäftigt. Die von Queenstown aus operierenden Zerstörer suchten paarweise die Eingänge zum St. Georges- und zum Bristol-Kanal ab, haben aber während der ganzen Manöverdauer nicht ein einziges Handelsschiff weggenommen.

Nur 2 Divisionen blauer Zerstörer, die am 28. und 29. von Berehaven aus nach Ouessant zu vorstießen, hatten Erfolg, sie nahmen 10 Handelsschiffe weg, was also beinahe $^1/_5$ des Gesamterfolges von Blau ausmacht.

Die roten Zerstörer operierten von Milford und den Scilly-Inseln aus, um die zwischen diesen Plätzen vorbeiführenden Handelsstraßen zu schützen. Hierbei kam es gelegentlich zu Gefechten zwischen den Zerstörern beider Parteien, bei denen in der Regel die roten Zerstörer im Vorteil waren, da sie in Divisionen zu vier operierten, während die blauen paarweise fuhren. Dieser Vorteil wurde aber zum Teil durch die geringere Geschwindigkeit der Boote der „River"-Klasse (rot) wieder aufgehoben.

Weiter heißt es im Blaubuch: „Als die blauen Schiffe am 30. Juni in den Kanal einliefen, wurden 6 rote Zerstörer nach den Kanal-Inseln geschickt, 5 von diesen, unter „Patrol", suchten darauf den Kanal ab. Am 1. Juli ging der Kontreadmiral (D) mit dem Rest seiner Zerstörer (etwa 20) nach Start Point, wo er Vorbereitungen traf, die blauen Linienschiffe anzugreifen, falls sie in den Kanal zurückkehrten. Es wurde kein blaues Schiff angetroffen."

Admiral Wilson hatte erst am 30. Juni 9 Uhr 40 Min. vormittags durch Funkspruch angeordnet, daß alle verfügbaren Zerstörer die Kanalinseln bewachen sollten. Der Befehl hat wohl den Kontreadmiral (D) erst nachmittags erreicht; seine vorstehend genannten Maßnahmen wurden daher zu spät getroffen, als daß die roten Zerstörer noch die Möglichkeit gehabt hätten, die blauen Linienschiffe im Kanal anzugreifen. Als „Patrol" mit den 5 Zerstörern am 30. Juni 11 Uhr 30 Min. nachmittags den Vormarsch nach Osten hin antrat, hatten die „King Edward"-Schiffe bereits die Straße von Dover passiert.

Nach den Angaben des Blaubuches ist anzunehmen, daß der Befehlshaber der roten Zerstörer nicht dauernd für die Bewachung des Kanals verantwortlich war, daß ihm vielmehr nur der Schutz der Handelsstraßen in der Nähe von Milford und Falmouth übertragen, und daß es daher nicht seine Schuld war, wenn die blauen Linienschiffe im Kanal nicht von roten Zerstörern angegriffen wurden.

c. Das Kreuzergefecht bei Kap St. Vincent.

Die taktisch interessanteste Episode des ganzen Manövers ist das Kreuzergefecht bei Kap St. Vincent, das zur gänzlichen Auflösung des II. (blauen) Kreuzergeschwaders führte. Da das Gefecht in der Darstellung im Augustheft der „Marine-Rundschau“ nur ganz beiläufig erwähnt ist, seien im Folgenden die strategischen Bewegungen, die dem Gefecht vorangingen, und das Gefecht selbst kurz geschildert.

Nach dem Gefecht der Kanalflotte mit der „Victorious“-Gruppe der Atlantischen Flotte,*) am 27. Juni 8 Uhr nachmittags, waren die Mittelmeerflotte und das III. (rote) Kreuzergeschwader bis 44° nördlicher Breite nördlich weiter gelaufen, hatten Kehrt gemacht und liefen vom 28. Juni 11 Uhr vormittags an in breiter Formation nach Süden.

Das I. und V. rote Kreuzergeschwader waren von Admiral Wilson kurz nach dem Zusammentreffen der Kanalflotte mit dem blauen Gros am 28. Juni detachiert worden, um das II. (blaue) Kreuzergeschwader zu suchen. Sie marschierten südlich bis zum 36° nördlicher Breite und steuerten dann, von 7 Uhr vormittags am 29. Juni ab, nördlich in einer O—W auseinandergezogenen Aufklärungslinie mit 5 Seemeilen Schiffsabstand. Auf dem östlichen Flügel stand das I. Kreuzergeschwader.

Das II. (blaue) Kreuzergeschwader, das am 27. Juni abends von Admiral May nach Lagos detachiert war, ergänzte dort am 28. Kohlen und lief am 29. gegen 10 Uhr 30 Min. vormittags aus, um bald darauf westlichen Kurs aufzunehmen.

Die Bucht von Lagos wurde von einigen roten Kreuzern („Diana“ und „Minerva“) bewacht; durch einen zwischen diesen Schiffen ausgetauschten Funkspruch, der von „Argyll“ (I. Kreuzergeschwader) aufgefangen wurde, erfuhr der Führer des I. Kreuzergeschwaders zufällig die Anwesenheit des II. Kreuzergeschwaders in Lagos. Er ließ um 9 Uhr vormittags seine Aufklärungslinie rechts um machen, lief also nun östlich. So kam es, daß kurz nach 11 Uhr das II. (blaue) Kreuzergeschwader auf die östlichsten Schiffe der immer noch weit auseinandergezogenen roten Kreuzerlinie stieß. Das in Kiellinie geschlossen fahrende II. Kreuzergeschwader griff sofort die Schiffe des I. Kreuzergeschwaders an, die nacheinander in Sicht kamen, Kehrt machten und erst allmählich aneinander heranschließen und Dwarslinie bilden konnten. Die beiden östlichen Flügelschiffe des I. Kreuzergeschwaders „Antrim“ und „Devonshire“ wurden hierbei auf Entfernungen bis zu 5000 Yards beschossen und außer Gefecht gesetzt (12 Uhr 33 Min. nachmittags).

Um 12 Uhr 45 Min. war die Situation so, daß das I. (rote) Kreuzergeschwader in Dwarslinie 5 Seemeilen vor dem in Kiellinie formierten II. (blauen) Kreuzergeschwader auf SW-Kurs wegdampfte. Die Kreuzer des V. (roten) Kreuzergeschwaders hatten sich noch nicht mit ersterem vereinigen können.

Die folgenden Bewegungen, die offenbar von entscheidendem Einfluß auf den Gang des Gefechtes waren, sind nun leider im Blaubuch nur so allgemein angedeutet, daß wir über ihren Zusammenhang und ihre Bedeutung mehr oder minder im unklaren bleiben.

Der Bericht sagt darüber: „Um 1 Uhr änderte Rot Kurs um 16 Strich,

*) Siehe August/Septemberheft 1906, Seite 1003.

um die blauen Kreuzer auf die anderen (noch nicht in Sicht befindlichen) roten Kreuzer (des V. Kreuzergeschwaders) zu locken, die in der Nähe sein mußten. Da aber der blaue Admiral auf Südostkurs ging und später Nord steuerte, so ging Rot auf Ostkurs, um ihm den Weg zu verlegen." Blau ging infolgedessen zunächst auf westlichen Kurs, lief dann aber, immer noch in Kiellinie formiert, nach Nordwest weg. Rot ging hinter ihm herum auf Südkurs, bis um 1 Uhr 45 Min. die vier Schiffe des I. Kreuzergeschwaders im Kielwasser der blauen Linie standen, und ihr, nun in Dwarslinie formiert, mit Nordwestkurs folgten. Die beiden letzten Schiffe von Blau, die Kreuzer „Berwick" und „Amethyst", erhielten so das konzentrierte Feuer der roten Linie und wurden außer Gefecht gesetzt.

Gleichzeitig war auch das V. (rote) Kreuzergeschwader herangekommen, zwei seiner Kreuzer, die in Schußweite von Blau gerieten, wurden außer Gefecht gesetzt.

Bei der weiteren Verfolgung des II. Kreuzergeschwaders durch die nun vereinigten I. und V. Kreuzergeschwader, erlitt der blaue Kreuzer „Cornwall" Maschinenhavarie — was im Blaubuch verschwiegen wird —, blieb zurück und wurde um 3 Uhr nachmittags von dem Verfolger außer Gefecht gesetzt. Der blaue Kreuzer „Black Prince" erlitt wahrscheinlich auch Maschinenhavarie, er bog jedenfalls nach Norden aus und stieß gegen 6 Uhr nachmittags auf das III. (rote) Kreuzergeschwader von dem er niedergekämpft wurde.

Vom II. Kreuzergeschwader blieben nunmehr nur noch drei Schiffe übrig: „Drake", „Duke of Edinburgh" und „Cumberland". Gegen 5 Uhr 45 Min. nachmittags sichteten diese drei Kreuzer das rote Linienschiff „Formidable", zur Zeit das südöstlichste Schiff der Mittelmeerflotte, die in einer mit 5 Seemeilen Schiffsabstand in Südost—Nordwest-Richtung auseinandergezogenen Linie heranmarschierte. Da „Drake" in Schußweite von „Formidable" geriet, wurde auch dieser Kreuzer außer Gefecht gesetzt. „Cumberland" und „Duke of Edinburgh" konnten entkommen.

So haben die von Admiral Wilson angeordneten Bewegungen den gewünschten Erfolg gehabt, indem sie zur fast völligen Aufreibung des II. (blauen) Kreuzergeschwaders führten. — Erwähnt sei noch, daß in der folgenden Nacht das Flaggschiff des I. (roten) Kreuzergeschwaders, „Good Hope", von zwei Linienschiffen der Mittelmeerflotte, also der eigenen Partei, infolge von Irrtümern beim Auswechseln der Erkennungssignale beschossen und außer Gefecht gesetzt wurde.

d. Einige Einzelheiten des Berichts.

Folgende Einzelheiten des amtlichen Berichts, die teils die frühere Darstellung berichtigen, teils Neues bringen, mögen noch erwähnt werden:

1. Als das IV. (rote) Kreuzergeschwader am 27. Juni nachmittags das blaue Gros gesichtet hatte (August/Septemberheft, S. 1004), nahm es nicht, wie früher hier geschildert, dauernde Fühlung mit ihm auf, sondern gab die gewonnene Fühlung freiwillig preis, indem es andere Kurse steuerte. Durch Zufall sichtete es am nächsten Morgen wieder das Gros der blauen Linienschiffe und machte nunmehr erst Meldung an das rote Gros. Eine Erklärung für dieses merkwürdige Verhalten einer Kreuzergruppe, die den Auftrag hatte, vor dem eigenen Gros aufzuklären, ist im Blaubuche nicht zu finden.

2. Wir erfahren, daß Admiral Wilson, als er mit der Kanalflotte die vier Linienschiffe der Atlantischen Flotte nach Norden verfolgte, am 29. Juni vormittags vier seiner Linienschiffe nach Süden detachierte und zunächst mit nur sechs Linienschiffen am Feinde blieb. Als er am 30. mittags die Verfolgung aufgab, standen seine vier schnellsten Schiffe („Exmouth", „Albemarle", „Vengeance" und „Triumph") 40 Seemeilen hinter dem Feinde, das fünfte, „Russell", war weitere 35 Seemeilen, das sechste, „Ocean", etwa weitere 100 Seemeilen zurückgeblieben. Die Atlantische Flotte war nicht mit 18, sondern nur mit etwa 17 Seemeilen Geschwindigkeit gelaufen.

3. Als Grund dafür, daß Rot die Verfolgung der Atlantischen Flotte aufgab, nachdem diese die Kanalinseln passiert hatte, gibt das Blaubuch an, daß Admiral Wilson der Ansicht war, daß Blau, wenn er an seinem Stützpunkt auf den Kanalinseln vorbeifuhr und weiter östlich steuerte, keinen Schaden mehr anrichten könne. Demnach hat Admiral Wilson seine Aufgabe ausschließlich in dem Schutz des Handels erblickt, der ja nach den Manöverregeln östlich der Linie Lizard—Ouessant nicht mehr angegriffen werden durfte. Das Blaubuch gibt aber auch als Ostgrenze des Manövergebietes den 10. Grad Ostlänge an.

e. Die Bemerkungen der Admiralität.

Aus den Bemerkungen der Admiralität, die dem eigentlichen Manöverbericht im Blaubuche vorgedruckt sind, sind folgende Stellen von Interesse, weil sie ein Urteil über Anlage und Ausführung des Manövers enthalten:

„Eine Gegenüberstellung der roten und blauen Verluste zeigt, welche Verluste ein Kreuzerkrieg gegen eine überlegene Seemacht mit sich bringt, und beweist, daß durch eine solche Form des Angriffs möglicherweise eine vorübergehende Krisis in London verursacht werden könnte, die gänzliche Niederwerfung des Gegners aber nicht lange auf sich warten lassen würde und dementsprechend die Zuversicht der Bevölkerung und die Sicherheit des Handels schnell wiederhergestellt sein würden.

Vom rein militärischen Standpunkte aus wird es allgemein als ein strategischer Fehler angesehen, den Flotten des Gegners aus dem Wege gehen zu wollen und seinen Handel zum Hauptangriffsobjekt zu machen. Ein solches Vorgehen läßt sich nur dann rechtfertigen, wenn man annehmen darf, daß sich die feindliche Regierung dadurch selbst zu Fehlern in der Kriegführung oder zu übereilten Friedensverhandlungen verleiten läßt.

Da es indessen wünschenswert war, die Gefährdung der britischen Schiffahrt unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen zu prüfen, so wurde der blaue Oberbefehlshaber angewiesen, einen Operationsplan durchzuführen, der allgemein als strategisch falsch anerkannt wird, und er hat sich, obgleich sehr gebunden durch die ihm auferlegten Beschränkungen, seiner Aufgabe zweifellos mit großem Geschick entledigt. Fraglich ist indessen, ob er nicht größeren Erfolg gehabt hätte, wenn er nur seine Kreuzer zum Angriff auf den Handel verwandt und seine Linienschiffe zum Angriff auf die Verbindungslinien von Rot zusammengehalten hätte."

In dieser letzten Bemerkung liegt eine ziemlich deutliche Mißbilligung der von Admiral May angeordneten Zersplitterung der blauen Linienschiffe zum Zweck der Handelsstörung.

Gegen die hier vorgeschlagene Verwendung der Linienschiffe läßt sich freilich auch manches einwenden. Die Bedrohung der rückwärtigen Verbindungen des Gegners ist im allgemeinen doch nicht Aufgabe der Linienschiffe, sondern Kreuzeraufgabe.

Aus den Bemerkungen der Admiralität sowohl wie des ältesten Unparteiischen geht hervor, daß der eigentliche Zweck des Manövers: Erfahrungen zu gewinnen über die Gefährdung des englischen Handels im Seekriege und über die zweckmäßigste Art des Handelsschutzes, nur in unvollkommener Weise erreicht worden ist. Es wird zugegeben, daß die dem Manöver zugrunde gelegten Verhältnisse so wenig der Wirklichkeit entsprachen, daß die Manöverergebnisse auch nicht ohne weiteres auf den Ernstfall zu übertragen sind.

Ob militärisch wichtige Erfahrungen gewonnen sind, können wir nach den unvollständigen Angaben, die der amtliche Bericht der Öffentlichkeit überläßt, nicht beurteilen. Man gewinnt indessen den Eindruck, als ob in diesem Manöver die rein militärischen Überlegungen mehrfach zugunsten von Maßnahmen vernachlässigt worden seien, die einen kleinen Erfolg im Handelskrieg versprachen.

. . . . . er.

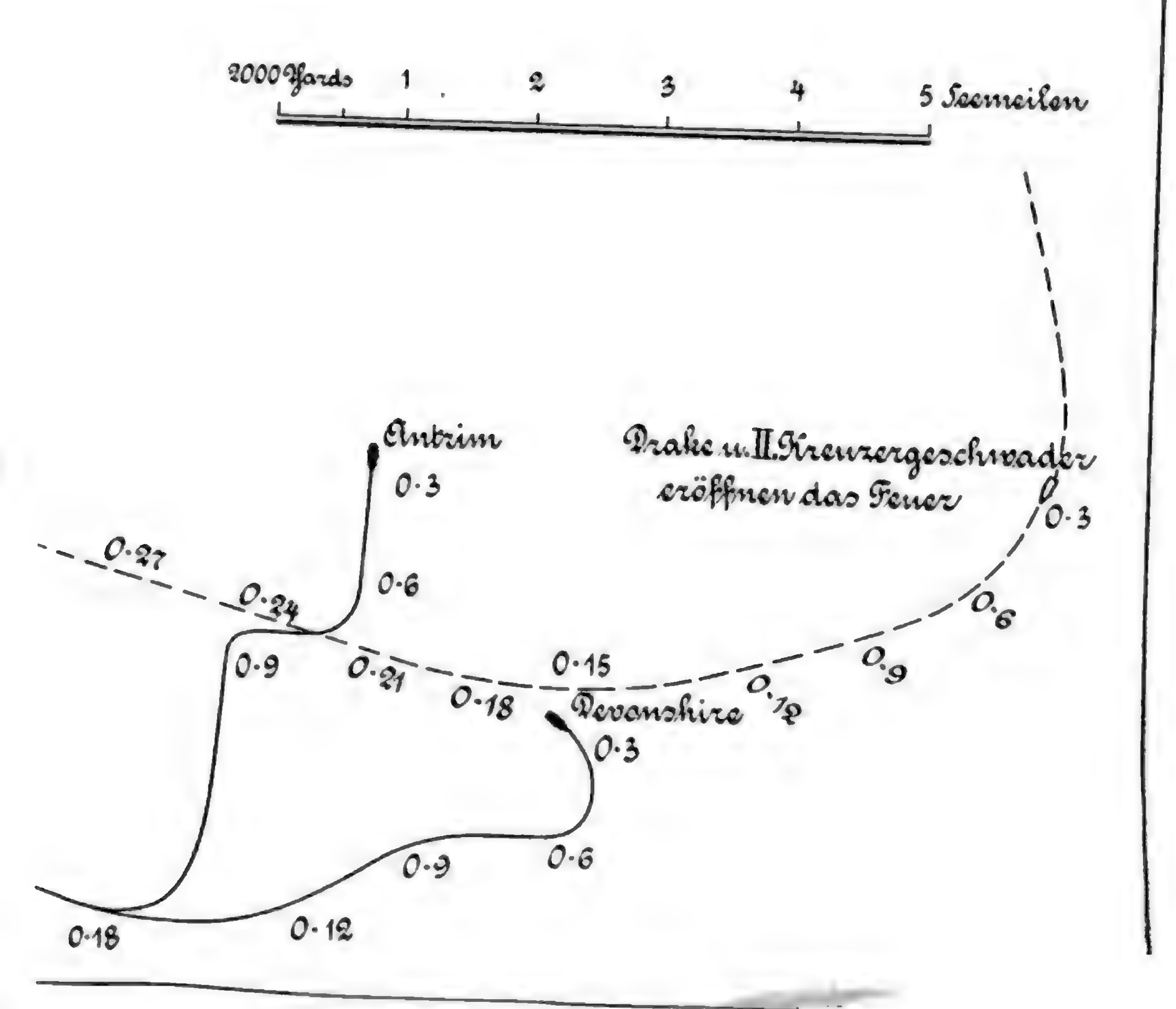
Digitized by Google

Kreuzergefechtes
cent am 29. VI. 1906.

Bnv.

rote Partei

blaue Partei



Digitized by Google

Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1905/06.

(Fortsetzung.)

IV. Jahresbericht des Bureau of Construction and Repair.

Dieser Bericht beweist im Verein mit den folgenden des Bureau of Steam Engineering und des Bureau of Yards and Docks sehr deutlich die Notwendigkeit einer Reorganisation des Marinedepartements, wie sie im Jahresberichte des Marinesekretärs auch vorgeschlagen wird, nämlich im Sinne einer Zusammenfassung der Geschäfte einzelner Bureaus zu größeren Abteilungen oder Departements, wie sie in unserem Reichs-Marine-Amte bestehen, hier im besonderen aber die der Schaffung einer technischen Abteilung. Die prinzipielle Selbständigkeit der einzelnen Bureaus drückt sich nämlich in ihren Jahresberichten in der Weise aus, daß sie einander einesteils in ihren Anschauungen und Forderungen vielfach widersprechen, anderseits aber ebenso oft in sehr ausführlichen Darlegungen dasselbe sagen, so daß die Kongreßmitglieder oder wenigstens die Mitglieder der Marineausschüsse, welche diese Berichte überhaupt lesen, damit ein großes Arbeitspensum zu bewältigen haben, ohne schließlich recht zu wissen, woran sie sind. Wenn die Jahresberichte der Bureaus den Zweck haben, dem Kongresse über ihre Tätigkeit während des Berichtsjahres ein umfassendes Bild zu liefern und im Anschlusse daran ihre Forderungen für die Zukunft zu begründen, und wenn es anderseits die Absicht ist, dem Kongresse nicht nur die Anschauungen der leitenden Instanz, sondern auch die der einzelnen verantwortlichen Bureauchefs vorzuführen, so wäre es für den Kongreß und seine Ausschüsse für eine ausreichende Beurteilung der Marineverhältnisse immerhin schwerlich nötig und erwünscht, sich durch so ausführliche und sich oft wiederholende Darstellungen hindurcharbeiten zu müssen, wie sie die Jahresberichte enthalten. Wenn diese Berichte, wie gerade in diesem Jahre, nicht nur die Jahresleistung in den einzelnen Unterabteilungen, Werften usw. unter Angabe vieler Einzelposten der geleisteten Ausgaben aufführen, sondern auch noch in weitestem Umfange das während des Jahres beschäftigte Personal, vielfach namentlich, aufzählen, so gewinnt man dadurch zwar ein Bild von der, nebenbei auch immer wieder betonten, intensiven Tätigkeit innerhalb des betreffenden Geschäftsbereiches, indessen auch davon, daß unnötiges Schreibwerk auch der amerikanischen Marine nicht fremd ist, kaum aber eine klare und zusammenfassende Übersicht über die Gesamtlage. So enthalten z. B. die Berichte des Bureau of Construction and Repair (175 Seiten) und des Bureau of Steam Engineering (41 Seiten) auf 83 bzw. 10 Seiten Listen über sämtliche Schiffe und Fahrzeuge der Flotte (einschließlich Hafen- und Schleppdampfer), deren Einrichtungen und Verwendung, welche ungefähr dasselbe sagen, und der Bericht des Bureau of Yards and Docks weist unter den 188 Seiten seines Inhalts auf 106 Seiten Wert und Unterhaltungskosten aller einzelnen Baulichkeiten auf den verschiedenen Werften usw. bis ins kleinste nach. Für eine zusammenfassende Besprechung der Jahresberichte bleibt daher, wenn man selbst Wiederholungen möglichst vermeiden will — immer gelingt dies auch nicht —, verhältnismäßig wenig Material übrig.

Die immer noch ungenügende Leistungsfähigkeit der Werften und besonders der Mangel an Docks für große Schiffe bietet dem Bureau of Construction and Repair wiederum Anlaß zu Klagen, und es wird dazu ausgeführt, daß, wenn auch die Vergrößerung der Flotte mit der Fertigstellung vieler Schiffe ein langsameres Tempo erhalten hat — in Zahlen ausgedrückt, wird der Zuwachs von 30,4 Millionen Dollars im Jahre 1906 auf 12,7 Millionen im Jahre 1908 herabgehen —, dennoch durch die größere Zahl der in Dienst befindlichen Schiffe und die häufigeren Beschädigungen, welche zu den laufenden Instandsetzungsarbeiten hinzutreten, die Anforderungen an die Werften fortgesetzt steigen. Denn die Staatswerften sind vorwiegend für die Unterhaltung der Flotte da, während man die Neubauten, wie bisher, in der Hauptsache der Privatindustrie überlassen will. Die Richtigkeit dieses Systems ist, ganz wie erwartet, durch den erheblichen Baukostenunterschied zwischen „Connecticut" und „Louisiana" erwiesen worden, und die Gründe dafür sind bekannt. Sie sind in der kürzeren Arbeitszeit und der Beibehaltung der Löhnung an Feiertagen, Urlaub usw. zu suchen. Trotzdem sei es nach wie vor wünschenswert, einen Teil der Neubauten auch durch Staatswerften auszuführen, um diesen einen Stamm von gelernten Arbeitern zu erhalten, und an beiden Küsten sei bereits je eine Werft dafür entsprechend ausgerüstet. Der Ausbau einiger weiterer Werften wird jedoch aus den oben angegebenen Gründen als durchaus notwendig bezeichnet. Auf die Dockfrage wird weiter unten ausführlicher eingegangen werden. Hier sei nur erwähnt, daß sich an der ganzen atlantischen Küste nur zwei für die größten Schiffe verwendbare Docks befinden, von welchen noch dazu eines in nächster Zeit ausgedehnter Reparaturen bedarf, und das einzige an der pazifischen Küste im Bau befindliche größere Dock (Mare Island) noch lange nicht fertig ist. Es wird hierbei dringend vor dem Bestreben gewarnt, aus Sparsamkeitsgründen Schwimmdocks an Stelle von Trockendocks zu bauen; denn erstere erfordern häufigere und größere Reparaturen und sind dann für längere Zeit nicht verwendbar, und sie können auch selten so nahe an die Werkstätten gelegt werden, daß deren Einrichtungen für die Arbeiten im Dock voll ausgenutzt werden können. Dadurch werden diese wieder zeitraubender, und die entstehenden Mehrkosten gleichen bald die geringeren Herstellungskosten des Docks selbst aus.

Die im Zusammenwirken der verschiedenen Bureaus im vorigen Jahre eingeführte Verteilung der Überholungsarbeiten an den in Dienst befindlichen Schiffen hat sich in dem Sinne bewährt, daß Stockungen und anderseits Arbeiterentlassungen vermieden werden konnten. Es wird aber nach wie vor als wünschenswert bezeichnet, die im Auslande befindlichen reparaturbedürftigen Schiffe auf heimische Werften zu schicken. Im besonderen gilt das für die Schiffe der asiatischen Flotte. Denn auch nach Überführung des großen Schwimmdocks nach Olongapo sind die dort und in Cavite befindlichen Werfteinrichtungen noch lange nicht ausreichend, und es gebricht dort auch an brauchbarem Personal, weil die Lebensverhältnisse auf den Philippinen wenig anziehend sind und daher auch für unverhältnismäßig hohe Löhne gute Arbeiter nur in geringer Zahl zu gewinnen sind. Die Ausführung der Überholungsarbeiten auf anderen asiatischen Werften hat sich aber als überaus kostspielig herausgestellt.

Der große Mangel an Ingenieurpersonal erregt immer noch ernste Bedenken und kann auch vor der Hand nicht dadurch gehoben werden, daß in ausreichender

Zahl Schüler der Marineakademie in die Ingenieurlaufbahn übergeführt werden. Abgesehen davon, daß immer Jahre vergehen, bis diese jungen Leute hinreichende Erfahrungen gesammelt haben, darf mit Rücksicht auf den Personalmangel im Seeoffizierkorps vor der Hand auch nicht in großer Zahl auf sie zurückgegriffen werden. So schien es, obwohl am Schlusse des Berichtsjahres im Ingenieurkorps sechs Stellen frei waren, doch nur geraten, drei Zöglinge der Marineakademie nach Bestehen der Prüfung in dieses Korps einzustellen. Da jedoch die Privatindustrie durch höhere Gehälter dem Ingenieurkorps immer weiter wertvolle Kräfte entzieht, so muß man auf anderem Wege eine Besserung der Verhältnisse suchen, und es ist zu dem Zwecke bereits der Personnel Board mit Vorschlägen befaßt worden, bei welchen die Titel- und Gehaltsfragen eine große Rolle spielen.

Über den Fortschritt der Schiffsbauten ist in dieser Zeitschrift fortlaufend berichtet worden, so daß es nicht nötig erscheint, auf die sehr ausführlichen Darlegungen des Bureaus in dieser Richtung, besonders auch hinsichtlich der Pläne der Linienschiffe „South Carolina" und „Michigan", näher einzugehen. Fertiggestellt wurden:

Schiffsklasse	Name	Geschwindigkeit		Datum der Abnahme		Bauwerft
		nach Vertrag	bei Probefahrt	nach Vertrag	tatsächlich	
		Seemeilen	Seemeilen			
Linienschiff	„Connecticut"	—	—	—	—	Staatswerft New York.
=	„Louisiana"	18	18,82	21. 5. 06	Erst nach dem 30. Juni 1906.	Newport News Comp.
=	„Georgia"	19	19,26	—		Bath Iron Works.
=	„New Jersey"	19	19,18	12. 5. 06		Fore River Comp.
=	„Rhode Island"	19	19,01	12. 2. 06		=
=	„Virginia"	19	19,01	5. 5. 06		Newport News Comp.
=	„Nebraska"	19	19,06	—		Moran Brothers.
Panzerkreuzer	„Tennessee"	22	22,16	11. 7. 06		Wm. Cramp & Sons.
=	„Washington"	22	22,27	—		New York Shipbuilding Comp.
=	„Charleston"	22	22,04	31. 8. 05		Newport News Comp.
=	„St. Louis"	22	22,13	14. 8. 06		Neafie & Levy.
=	„Milwaukee"	22	22,22	—		Union Iron Works.
Kanonenboot	„Paducah"	12	12,85	31. 8. 05		Gas Engine and Power Comp.

Im Bau befindlich am Schlusse des Jahres:

Schiffsklasse	Name	Bauzeit	Datum der Fertigstellung		Bauwerft
		Monate	nach Vertrag	voraussichtlich	
Linienschiff	„Vermont"	42	20. 12. 06	11. 2. 07	Fore River Shipbuilding Comp.
=	„Kansas"	42	16. 12. 06	1. 4. 07	New York Shipbuilding Comp.
=	„Minnesota"	42	20. 12. 06	1. 2. 07	Newport New Shipbuilding Comp.
=	„Mississippi"	38	25. 3. 07	15 6. 07	Wm. Cramp & Sons.
=	„Idaho"	40	25. 5. 07	1. 9. 07	

Schiffsklasse	Name	Bauzeit Monate	Datum der Fertigstellung nach Vertrag	voraussichtlich	Bauwerft
Linienschiff	„New Hampshire"	38	27. 2. 08	1. 4. 08	New York Shipbuilding Comp.
"	„South Carolina"	41	21. 12. 09	—	Wm. Cramp & Sons.
"	„Michigan"	40	20. 11. 09	—	New York Shipbuilding Comp.
Panzerkreuzer	„California"	36	10. 1. 04	1. 2. 07	Union Iron Works.
"	„South Dakota"	36	10. 1. 04	1. 3. 07	"
"	„North Carolina"	36	3. 1. 08	1. 3. 08	Newport News Comp.
"	„Montana"	36	3. 1. 08	1. 5. 08	"
Scout	„Chester"	36	4. 5. 08	—	Bath Iron Works.
"	„Birmingham"	30	17. 11. 07	1. 3. 08	Fore River Shipbuilding Comp.
"	„Salem"	34	17. 3. 08	1. 6. 08	"
Unterwasserboot	„Octopus"	18	6. 9. 06	1. 2. 07	"
"	„Viper"	18	6. 9. 06	1. 3. 07	"
"	„Cuttlefish"	18	18. 9. 06	15. 1. 07	"
"	„Tarantula"	18	18. 9. 06	15. 4. 07	"

Gestrichen wurden aus der Schiffsliste: das Kanonenboot „Bancroft", das Segelschiff „Oriole" und der Transportdampfer „Zafiro". Das Bureau beantragt noch die Streichung des Rammschiffes „Katahdin", welches seit Jahren ohne Verwendung auf der Werft League Island liegt, bereits 35 000 Dollars Unterhaltungskosten verursacht hat und bei dem Verkaufe kaum noch diese Summe einbringen würde.

Aus diesen Angaben geht hervor, wie groß die Bauverzögerung bei allen Schiffen gewesen ist, und wie man auch in Zukunft von vornherein mit einer solchen rechnet. Auffallend ist, daß die Listen über den Baufortschritt der seinerzeit viel genannten großen Kohlendampfer „Vestal" und „Prometheus" (früher „Erie" und „Ontario") keine Angaben enthalten. Es wird nur an einer Stelle gesagt, daß die Bauarbeiten eingestellt worden, an anderer Stelle, daß sie kräftig wieder aufgenommen seien.

Mit Bezug auf den Torpedobootsbau wird erwähnt, daß man nach eingehenden Versuchen für die neuen Zerstörer zu einer Heckform gelangt sei, welche die Aufrechterhaltung der Geschwindigkeit der Boote mit breitem Heck (flat sterned) gestatte, den Booten aber bessere Seeeigenschaften verleihe.

Schließlich wird der Wert hervorgehoben, welchen das vorhandene Modell-Bassin für die Entwicklung des Schiffbaues in den Vereinigten Staaten gehabt hat. Er macht sich auch wirtschaftlich insofern bemerkbar, als die Marineverwaltung daraus durch die Benutzung seitens der Privatfirmen Einnahmen erzielt und Prämien für größere Abnahmegeschwindigkeiten an die Baufirmen erspart. So wird angeführt, daß diesen Firmen für jede Mehrleistung von 1/4 Knoten über die vertragsmäßige Geschwindigkeit hinaus 25 000 Dollars zu zahlen ist. Für die Linienschiffe „Michigan" und „South Carolina" würden durch die Modellversuche voraussichtlich rund 100 000 Dollars erspart werden, während Unterhaltung und Betrieb des Modell-Bassins jährlich nicht 25 000 Dollars kosten.

V. Jahresbericht des Bureau of Steam Engineering.

Der Bericht enthält, wenn man von dem zu IV. eingangs Gesagten absieht, wenig von allgemeinem Interesse. Die in früheren Berichten stets ausführlich ventilierte Ingenieurfrage wird mit keinem Worte berührt; es wird zum Schlusse nur auf einen Sonderbericht über die Ausbildung der für den Ingenieurdienst bestimmten jüngeren Seeoffiziere verwiesen, welcher aber nicht beiliegt. Es hat also den Anschein, als wenn man die Frage einstweilen ruhen lassen und weitere praktische Erfahrungen abwarten will, zumal auch, wie an anderer Stelle erwähnt wurde, der Personnel Board die Erledigung der Angelegenheit zurückgestellt hat.

Betont wird die Bedeutung, welche die Turbine als Schiffsmotor gewonnen hat. Man ist aber über allgemeine Betrachtungen noch nicht hinausgekommen und will vor weiterer Entscheidung die Ergebnisse abwarten, welche demnächst die Probefahrten der Scouts „Chester" und „Salem", welche mit Parsons- bzw. Curtis-Turbinen ausgerüstet werden sollen, liefern werden. Es werden deshalb auch, wie die beigefügte Liste ergibt, alle anderen Neubauten — über das neue große Linienschiff wird nichts gesagt — mit Kolbenmaschinen ausgerüstet. Um etwas schneller zu vorläufigen Erfahrungen zu gelangen, wird eine 50 Fuß lange Barkasse mit Turbinenmaschinen versehen. Im übrigen hat man sich mit Beobachtungen durch Abgesandte überall, wo Schiffsturbinen im Betriebe sind, begnügt, über deren Erfahrungen ein Sonderbericht vorgelegt wird. Diese und noch weiter zu sammelnde Erfahrungen sollen in einem Nachrichtenbureau, welches der Versuchsstation zu Annapolis angegliedert werden soll und für welches 1000 Dollars als Pauschsumme gefordert werden, weiter bearbeitet werden. Dieses Nachrichtenbureau soll alle im In- und Auslande erscheinende Mitteilungen über Versuche und Fortschritte auf dem Gebiete der Maschinentechnik sammeln, und es wird dabei speziell erwähnt, daß die Beschaffung der Übersetzungen erhebliche Mittel beanspruchen wird.

Aus den Angaben über den Fortschritt der Neubauten ist noch erwähnenswert, daß der Vertragspreis der Unterwasserboote „Viper", „Cuttlefish" und „Tarantula" je 200 000, der des „Octopus" 250 000 Dollars beträgt. Nach diesen Angaben ist Lieferant der Boote die Electric Boat Company, sie werden aber bei der Fore River Shipbuilding Company gebaut. Der „Cuttlefish" erhält 170 Tonnen Deplacement und eine 6-Zylinder-Gasolinmaschine, „Tarantula" und „Viper" gleichfalls 170 Tonnen und Explosions- bzw. elektrischen Motor für Über- bzw. Unterwasserfahrt; „Octopus" erhält die gleiche Maschinenausrüstung, wird jedoch 273 Tonnen groß.

Die Entwicklung des Gasolinmotors wird eifrig betrieben und ist bis zu einer 300pferdigen Maschine für eine Fähre auf der Werft Portsmouth gediehen. Eine Spezialität für Marinezwecke ist eine 8pferdige 2-Zylinder-Maschine für 20-Fuß-Boote, die für Torpedobootszerstörer und Kohlendampfer bestimmt sind.

VI. Jahresbericht des Bureau of Yards and Docks.

Unter Bezugnahme auf das unter IV. Gesagte kann auch dieser Bericht kürzer behandelt werden. Dem Bureau standen für das Berichtsjahr 5,8 Millionen Dollars zur Verfügung, von welchen 4,3 Millionen für Erweiterung der Werftanlagen ausgeworfen waren. Der Rest von 1,5 Millionen wurde für Unterhaltung der bestehenden

Anlagen verbraucht. Der Hauptinhalt des Berichts betrifft die Dockangelegenheit. Vorhanden waren am Schlusse des Berichtsjahres:

Anzahl	Werft	Größe Länge Fuß	Größe Breite Fuß	Bemerkungen
	a. Trockendocks.			
1	Portsmouth	750	130	
1	Boston	393	86	alt und reparaturbedürftig.
1	"	750	114	
1	New York	374	98	
1	" "	471	112	
1	" "	668	150	hölzern, reparaturbedürftig.
1	" "	542	130	im Bau, noch weit zurück.
1	League Island	500	133	Holz und Zement.
1	" "	754	140	im Bau, voraussichtlich jetzt fertig.
1	Norfolk	332	86	
1	"	500	130	hölzern, alt und reparaturbedürftig.
1	"	550	136	im Bau, Fertigstellung im Frühjahr 1907 erwartet.
1	Charleston	575	134	im Bau, Fertigstellung im Juni 1907 erwartet.
1	Mare Island	516	121	
1	" "	752	120	im Bau, noch weit zurück.
1	Puget Sound	650	130	hölzern.
1	" "	—	—	großes, im Bau, Abmessungen noch nicht angegeben.
1	Pollock	120	30	
1	Guantanamo	—	—	Vorarbeiten, Gesamtkosten noch nicht bewilligt.
	b. Schwimmdocks.			
1	Portsmouth	350	91	hölzern, alt und nicht in Betrieb.
1	Pensacola	201	67	desgl.
1	"	450	88	Stahl, für Schiffe von 10 000 Tonnen.
1	New Orleans	525	100	" " " " 15 000 "
1	Olongapo	500	100	" " " " 16 000 "
24.				

Außerdem an Slips vorhanden:

in Washington 1 für Fahrzeuge von 500 Tonnen,
in Norfolk 1 für Fahrzeuge von 150 Tonnen,
in San Juan (Port) 1 für Fahrzeuge von 10 Tonnen,
in Cavite 3 für Fahrzeuge von 25, 30 und 500 Tonnen.

Trotz der großen Anzahl von Docks sind daher die Reparaturgelegenheiten für große Schiffe tatsächlich mangelhaft, bis die neuen Bauten fertiggestellt sind.

Auch dann werden sie jedoch für die wachsende Flotte als unzureichend angesehen und deshalb folgende Forderungen gestellt bzw. erneuert:

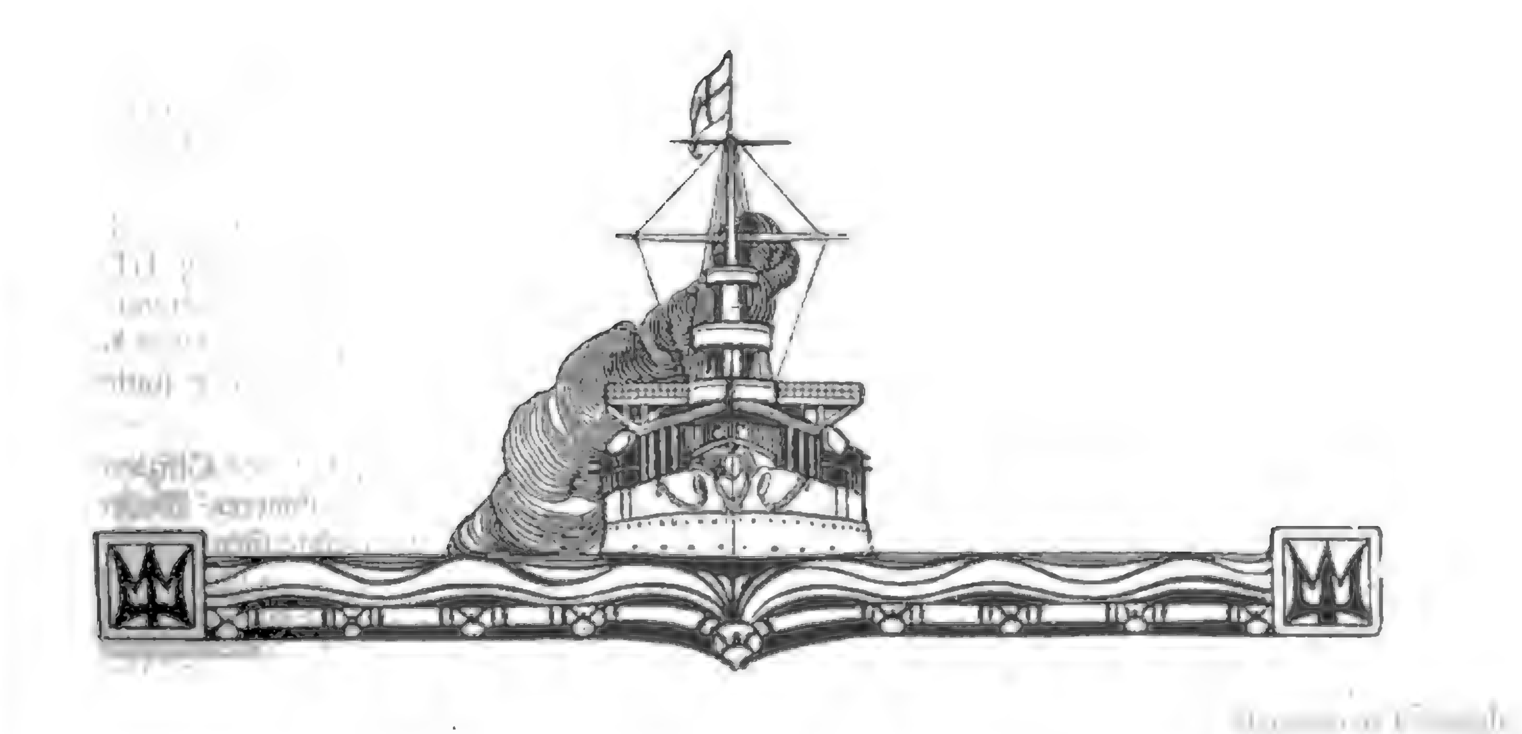
1. ein großes Trockendock für Boston zum Preise von 1 Million Dollars;
2. " " " " Norfolk " " " 1 375 000 " , etwa 800 Fuß lang;
3. ein kleines Trockendock für Norfolk zum Preise von 250 000 Dollars für Torpedoboote usw.;
4. ein großes Schwimmdock für die atlantische Küste zur Aufnahme von havarierten Schiffen mit 20 000 Tonnen Deplacement und 37 Fuß (11,3 m) Tiefgang zum Preise von 1 250 000 Dollars. Die Notwendigkeit der Docks wurde schon im vorigen Jahre begründet (siehe Aprilheft 1906, Seite 449);
5. schließlich wird für die Zukunft ein Dock an der südlichen pazifischen Küste wiederum als notwendig bezeichnet (siehe ebenda).

Von dem im vorigen Jahre geforderten Dock für Pensacola scheint man danach Abstand genommen zu haben.

Brandschäden waren während des Berichtsjahres auf den Werften und Marinestationen nur geringfügig. Dahingegen haben Cavite durch zwei schwere Taifune im September 1905 sowie Mare Island und Puget Sound durch Erdbeben im April und Juni 1906 nicht unbeträchtlich gelitten.

(Schluß folgt.)

Rosendahl.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Reichstag. An dem für die vorläufige Regelung des Reichshaushaltes für die Monate April und Mai 1907 eingebrachten und in dritter Lesung am 20. März vom Reichstage angenommenen Notgesetz ist die Verwaltung der Kaiserlichen Marine mit verschiedenen, debattelos bewilligten Titeln beteiligt.

Um Bauverzögerungen zu vermeiden und die Fertigstellung der geforderten neuen Schiffe möglichst zu beschleunigen, waren die ersten Raten zum Bau und zur artilleristischen wie zur Torpedoarmierung der Linienschiffe „Ersatz Württemberg" und „Ersatz Baden", des großen Kreuzers „F", der kleinen Kreuzer „Ersatz Greif" und „Ersatz Jagd" sowie einer Torpedobootsflottille gefordert.

Da die Schiffsjungen im Herbst 1907 von Friedrichsort nach Mürwick bei Flensburg übersiedeln sollen, muß der Umbau des zum Kasernenschiff bestimmten Panzerschiffes „König Wilhelm" sowie der Bau eines Exerzierhauses alsbald in Angriff genommen werden. Weil die Artillerieschule in Sonderburg schon am 1. April d. Js. eröffnet und die dortige Kaserne im April 1908 bezogen werden soll, ist die baldige Schaffung von fiskalischen Miets- und Dienstwohnungen und eines Marinelazaretts nötig. Es sind insgesamt 26 Wohnungen für Offiziere, Ingenieure, Beamte, Deckoffiziere und verheiratete Unteroffiziere und für das Lazarett 110 Betten vorgesehen. Zur Zeit sind jährlich 1500 Artillerieschüler, einschließlich 80 Seeoffiziere, in Sonderburg auszubilden.

Ebenso war es erwünscht, die erste Rate (750 000 Mark) zur Grundreparatur und zum Umbau des großen Kreuzers „Hansa" sofort zur Verfügung gestellt zu erhalten, weil dieses Schiff spätestens zum 1. April 1909 zur Anbordnahme der auszubildenden Seekadetten und Schiffsjungen bereit sein soll. Auch die für die Herrichtung eines alten Panzerschiffes („Jupiter" früher S. M. S. „Deutschland") zu Schießversuchen und für die vergleichenden Schießversuche gegen Panzerplatten notwendige Summe von 400 000 Mark wurde wegen der Wichtigkeit der durch diese Versuche zu lösenden militärischen und technischen Aufgaben schon jetzt bewilligt. Schließlich erforderten auch der Erwerb von Schießstandsgelände und die Erdarbeiten zur Verbesserung der Befestigungen bei Cuxhaven sowie der Bau weiterer Uferschutzmauern auf Helgoland und die Erweiterung des Cuxhavener Lazaretts sofortige Geldbewilligungen.

— Hochseeflotte. Seine Majestät der Kaiser hat der Hochseeflotte einen vierten Schießpreis in Gestalt eines silbervergoldeten Pokals verliehen. In diesem Jahre werden um den neuen Schießpreis die kleinen Kreuzer, um die beiden ersten Schießpreise die Linienschiffe des I. und II. Geschwaders und um den dritten Schießpreis die großen Kreuzer der Hochseeflotte in Wettbewerb treten.

Die Linienschiffe der Flotte übten während des März im Verbande und hielten Einzelübungen, insbesondere gefechtsmäßige Schießübungen ab. „Kaiser Friedrich III.", „Kaiser Wilhelm II.", „Braunschweig" und „Hessen" waren mit den jährlichen Instandsetzungsarbeiten beschäftigt. „Lothringen" nahm an der Feier des 300. Geburtstages des Admirals de Ruyter in Vlissingen teil. Prinz Heinrich der Niederlande stattete dem Schiff einen Besuch ab.

Der Chef der Hochseeflotte, Prinz Heinrich von Preußen, hat den Offizieren und Mannschaften der Kreuzer der Hochseeflotte für die während des schweren Wetters in der Nordsee in der Zeit vom 20. bis 22. Februar zahlreichen Handelsschiffen geleistete Unterstützung seinen Dank und seine Anerkennung ausgesprochen.

Einen besonderen Dank an den großen Kreuzer „Roon" für seine opferwillige

Tätigkeit bei der Bergung der Besatzung des Fischdampfers „Makrele“ wollte die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger durch Überweisung einer Geldbelohnung an die Mannschaft des Kreuzers abstatten. Dies Anerbieten wurde von dem Befehlshaber der Aufklärungsschiffe mit Dank und der Bitte abgelehnt, das Geld dem Fonds der Gesellschaft zu überweisen. Gleichzeitig wurde den Besatzungen der Kreuzer empfohlen, durch freiwillige Beiträge die Bestrebungen der Gesellschaft zu unterstützen.

Die Aufklärungsschiffe der Flotte außer „Roon“, welcher sich für die Reise nach Jamestown vorbereitet, führten vom 21. bis 28. eine Übungsreise im Verbande aus.

— Schiffe in der Heimat. Der Minendampfer „Nautilus“ hat am 19. März mit der Mannschaft des „Rhein“ in Wilhelmshaven in Dienst gestellt. Das Minenschiff „Otter“ hat am 18. März außer Dienst gestellt und seine Mannschaft an den „Rhein“ abgegeben.

Am 15. März stellte die I. Schulflottille, bestehend aus der V. und VII. Halbflottille, in Dienst. Zu ihr gehören u. a. die Torpedoboote „G 132“, „G 133“ und „G 135“ der Baujahre 1905/06. Die übrigen Boote dieser neuesten Serie sind noch mit Probefahrten bzw. der Ausrüstung beschäftigt.

Das Vermessungsschiff „Möwe“, ein Schwesterschiff des „Planet“, hat am 12. März in Wilhelmshaven in Dienst gestellt. Nach Beendigung der Probefahrten wird „Möwe“ zunächst unter Hinzuziehung aller Peilboote die Jade- und Weser-Fahrwasser neu vermessen und abloten.

Der große Kreuzer „Vineta“ (Torpedoversuchsschiff) trat eine längere Fahrt in die Nordsee und den Atlantik zu funkentelegraphischen Versuchen an.

Die Seekadetten- und Schiffsjungenschulschiffe „Stosch“, „Stein“ und „Charlotte“ sind von ihren Auslandsreisen nach Kiel zurückgekehrt. „Stosch“ wird Anfang April gegen „Moltke“ ausgetauscht und stellt in Kiel außer Dienst. Der große Kreuzer „Freya“ heißt nach beendetem Umbau am 4. April als viertes Schulschiff die Flagge.

Wie im vorigen Jahre wird auch in diesem eine gemeinsame Übung der beiden Küstenpanzer „Ägir“ und „Frithjof“ sowie verschiedener Artillerie- und Torpedoschul- bzw. -versuchsschiffe mit den Torpedobootsflottillen, und zwar von Mitte April bis Anfang Mai, stattfinden.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Das Flaggschiff „Fürst Bismarck“ ist von Singapore über Manila und Hongkong nach Kagoschima auf Kiuschiu (Südjapan), Nagasaki und Sasebo gegangen.

„Leipzig“ verließ Tsingtau und liegt jetzt in Schanghai.

„Niobe“ blieb während des März in Hongkong.

„Iltis“ reparierte in Tsingtau.

„Jaguar“ verließ Mitte März Schanghai und ging nach Nagasaki.

„Luchs“ besuchte Tatung, Nanking, Tschinkiang und Schanghai.

„Tiger“ war mit „Fürst Bismarck“ zusammen in Manila und ging dann nach Amoy, Futschau und Schanghai.

Der Ablösungstransport für das Kreuzergeschwader verläßt auf dem Dampfer „Borussia“ am 26. April Hamburg und trifft am 7. Juni in Tsingtau ein. Die abgelösten Mannschaften verlassen mit demselben Dampfer am 14. Juni Tsingtau und sind am 30. Juli in Hamburg zu erwarten.

Amerikanische Station. „Bremen“ reparierte in Newport News. Die Ablösung für den Kreuzer sowie für „Panther“ wird Mitte Juni nach St. Thomas gehen.

„Panther“ suchte nach Beendigung der Instandsetzungsarbeiten in Newport News Nassau und Great Inagua (Bahama-Inseln), Santiago de Cuba und St. Thomas auf.

Afrikanische Stationen. „Bussard“ lag zur jährlichen Überholungsarbeit in Kapstadt.

„Seeadler“ ging von Lindi nach Mikindani und Daressalam.

„Sperber" ist nach Anlaufen von Swakopmund, Lüderitzbucht und der Saldanha-Bucht Mitte März in Kapstadt angekommen. Er wird dort ungefähr 6 Wochen zur Ausführung der jährlichen Reparaturarbeiten liegen bleiben.

Australische Station. „Condor" traf von Melbourne nach Beendigung seiner vielmonatigen Rundreise in Sydney ein und wird dort bis Mitte Mai zur Instandsetzung und zum Mannschaftswechsel bleiben. Der Ablösungstransport ist auf dem Dampfer „York" des Norddeutschen Lloyds nach Sydney unterwegs.

„Planet" hat seine Überholungsarbeiten in Hongkong beendet und ist über Amoy nach Yap abgegangen. Das Schiff soll zunächst südlich der Liukiu-Inseln und östlich der Philippinen-Inseln Untersuchungen im Interesse der ozeanographischen Wissenschaft vornehmen. Die Vermessungen werden voraussichtlich bei Neu-Hannover beginnen.

Heimkehr S. M. S. „Falke". Nach fast $5^1/_2$jähriger Abwesenheit kehrt zum 5. April der kleine Kreuzer „Falke" in die Heimat zurück. Er verließ am 13. März Lissabon, wo ihm König Friedrich August von Sachsen einen Besuch abstattete, und dampfte am 30. März von Falmouth nach Kiel weiter. Der Kreuzer hat eine außerordentlich interessante und wechselreiche Tätigkeit hinter sich und ist trotz der wiederholten ungewöhnlich hohen Anforderungen, welche an seine Führung gestellt wurden, stets glücklich gefahren. Besonders bemerkenswert ist die Fahrt des „Falke" im Frühjahr 1902 auf dem Amazonenstrom, weil bis Iquitos noch niemals ein Kriegschiff mit solchem Tiefgange vorgedrungen und weil die letzte ohne Karte zurückzulegende Strecke bis Nanta — 2500 Seemeilen von der Mündung des Flusses entfernt — noch nie vorher von einem Schiffe befahren war. Vom September desselben Jahres bis zum Februar 1903 war „Falke" darauf an der Schiff und Mannschaft stark anstrengenden Blockade gegen Venezuela beteiligt. Nach kürzerem Stationsdienst in Westindien und in Südamerika führte „Falke" in den Jahren 1905 und 1906 schließlich eine Bereisung der gesamten westamerikanischen Küste aus, die ihn bis in die von deutschen Kriegschiffen bisher noch nicht besuchten Häfen Alaskas führte und in Sitka den nördlichsten Punkt erreichen ließ. Noch vor Antritt der Heimreise hatte das Schiff gelegentlich des verheerenden Erdbebens in Valparaiso durch sein hilfreiches Eingreifen abermals Gelegenheit, den guten Klang seines Namens zu rechtfertigen. Die deutsche Kriegsflagge hat allezeit in Ehren am Heck des „Falke" geweht und ihr Zeigen zur Hebung deutschen Ansehens und zur Belebung deutscher Handels- und Verkehrsbeziehungen in hohem Maße beigetragen.

— Stapellauf. Am 7. März lief in Stettin der kleine Kreuzer „Ersatz Wacht" vom Stapel und erhielt in der vom Oberbürgermeister der Stadt vollzogenen Taufe den Namen „Stettin". Er ist ein Schwesterschiff der Kreuzer „Nürnberg" und „Stuttgart", 3450 Tonnen groß und wird voraussichtlich eine Geschwindigkeit von 23,5 Seemeilen erreichen. Der Kreuzer erhält Parsons-Turbinen; seine Fertigstellung ist noch vor dem Herbst zu erwarten.

— Probefahrt. S. M. S. „Danzig" erzielte bei einer forcierten Fahrt am 5. März bei Neukrug eine mittlere Geschwindigkeit von 22,96 Seemeilen bei 146,7 mittleren Umdrehungen und 12 114 indizierten Pferdestärken. Bei den am 8. März abgehaltenen Progressivmeilenfahrten wurden u. a. erreicht: 12,1 Seemeilen mit 72,8 Umdrehungen und 1454 Pferdestärken und 17,9 Seemeilen mit 109 Umdrehungen und 4633 Pferdestärken. Nur mit der Steuerbordschraube lief der Kreuzer bei Höchstleistung 18,1 Seemeilen bei 129,5 Umdrehungen und 5488 indizierten Pferdestärken.

— Leistung in der Kohlenübernahme. S. M. S. „Roon", welches schon im Jahre 1906 mit 336 Tonnen Durchschnittsleistung pro Stunde die Höchstleistung unter den großen Kreuzern aufwies, hat am 4. März bei einer Gesamtmenge von 800 Tonnen durchschnittlich 384 Tonnen in der Stunde an Bord genommen. Der Kohlenbestand nach der Kohlenergänzung betrug 1120 Tonnen. „Roon" hat damit die bisherige stündliche Höchstleistung der Linienschiffe („Elsaß" mit 380 Tonnen) noch um

ein Geringes übertroffen. Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe bezeichnete die Leistung als „alles bisher Erreichte übertreffend und von dem guten Geist der Besatzung zeugend".

— Stiftung für S. M. S. „Pommern". Der Provinzial-Landtag Pommerns stiftete 10000 Mark für das Linienschiff „Pommern". Die Zinsen von 8000 Mark dieser Summe sollen zur Erholung der Mannschaft, 2000 Mark zur Errichtung einer Schiffsbibliothek bestimmt werden.

— Kohlenschiff „Saturn". Außer dem alten Panzerschiff „Friedrich der Große" soll auch das Schwesterschiff „Saturn" (früher „Preußen") zur Kohlenhulk eingerichtet werden.

— Schiffsjungen-Einstellung. Für die in den ersten Tagen des April in Friedrichsort stattfindende Einstellung von 750 Schiffsjungen konnten 1559 Anwärter vorgemerkt werden.

— Kaiser Wilhelm-Kanal. Dem Reichstag ist der Entwurf eines Gesetzes zugegangen, nach welchem die Festsetzung des Gebührentarifs für den Kaiser Wilhelm-Kanal dem Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrat auf weitere 5 Jahre, bis zum 30. September 1912, überlassen bleibt. In der Begründung wird ausgeführt, daß sich eine Festlegung der Tarifsätze im Gesetze umsoweniger empfehle, als damit zu rechnen sei, daß infolge Erweiterung der Kanalanlage auch die Notwendigkeit einer Neuregelung des Tarifwesens eintritt. Der Gesamtschiffsverkehr betrug 1902 32010 Schiffe von 4573834 Registertonnen netto und 1905 33147 Schiffe von 5796949 Registertonnen netto, das heißt 3,5 bzw. 26,7 Prozent mehr. Die Gesamteinnahme ist in demselben Zeitraum um 20,6 Prozent, nämlich auf 2872869 Mark, gestiegen, so daß 1905 310505 Mark Überschüsse (der erste Überschuß wurde 1903 mit 57824 Mark erzielt) der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben erzielt wurden.

— Jahresberichte deutscher Reedereien. Im verflossenen Monat sind die Jahresberichte der Reedereien veröffentlicht; es sollen in Nachstehendem einige allgemein interessierende Angaben über die beiden größten Reedereien in abgerundeten Zahlen wiedergegeben werden.

Norddeutscher Lloyd. Der im Jahre 1906 erzielte Betriebsüberschuß beträgt 36,3 Mill. Mark; nach allen Abzügen, darunter 1,6 Mill. Mark für den Versicherungsfonds und 14,1 Mill. Mark für Abschreibungen auf die Dampfer der überseeischen Fahrt, bleibt ein Gewinn von 12,8 Mill. Mark. Der Verkehr auf der ostasiatischen und australischen Reichspostdampferlinie war gut; insbesondere haben sich neben den sehr beliebten Dampfern der „Barbarossa"-Klasse die Schiffe der „Feldherrn"-Klasse bewährt. Das Ergebnis der ostasiatischen Küstenlinien und der Austral—Japan-Linie hat infolge der seit Beendigung des Krieges wiederaufgetretenen japanischen Konkurrenz gegen früher eine Einbuße erlitten. Die Anziehungskraft der großen Schnelldampfer im nordatlantischen Passagierverkehr besteht fort; auch der Frachtverkehr nach den Vereinigten Staaten war wegen des gesteigerten Exports Deutschlands recht gut. Der wachsende Verkehr nach Südamerika hat zur Einstellung der aus den australischen und ostasiatischen Linien ganz zurückgezogenen Schiffe der „Gera"-Klasse in die La Plata-Fahrt geführt. Die zum Teil in Verbindung mit der deutschen Levante-Linie betriebene Mittelmeerschiffahrt hat sehr befriedigt, und der Bericht meint: „Es scheint, daß der Verkehr in der Levante sich mehr und mehr den deutschen Schiffen zuwendet." Auch die beiden Kadettenschulschiffe des Lloyd, „Herzogin Sophie Charlotte" und „Herzogin Cecilie", haben günstige Resultate aufzuweisen und sich wiederum als vorzügliche Segler bewährt. Zur Ablieferung gelangen der Schnelldampfer „Kronprinzessin Cecilie" (ein Schwesterschiff des „Kaiser Wilhelm II.") und der Dampfer „Washington" (ein vergrößerter „Barbarossa"-Typ). Neu in Auftrag gegeben sind im ganzen zwölf meist größere Dampfer, und

zwar — ein empfehlenswertes Muster für fast alle anderen größeren deutschen Reedereien — sämtlich auf deutschen Werften. (Betreffs des 50jährigen Jubiläums und weiterer Zahlen vgl. das Märzheft.)

Hamburg—Amerika-Linie. Der Betriebsüberschuß beträgt 34,5 Mill. Mark. Die gesamten Reserven der Hamburg—Amerika-Linie betragen gegenwärtig rund 33 Mill. Mark, gleich 27,5 Prozent des Aktienkapitals. Besonders ergiebig ist die Linie Hamburg—New York wegen des lebhaften Auswandererverkehrs und infolge der Einstellung der beiden großen Dampfer „Amerika“ und „Kaiserin Auguste Viktoria“ gewesen. Ebenso war das Resultat auf den verschiedenen südamerikanischen Linien befriedigend, dagegen lagen die Verhältnisse auf der ostasiatischen, den Hamburg—westindischen und den Hamburg—mexikanischen Routen ungünstiger. Neu aufgenommen ist im Verein mit der Hamburg—Südamerikanischen Dampfschiffsreederei die bisher von der Union betriebene Linie New York—Brasilien. Eine andere, vorläufig noch erhebliche Opfer fordernde Erweiterung des Betriebes hat die Hamburg—Amerika-Linie durch Einrichtung einer regelmäßigen Dampfschiffahrtsverbindung zwischen Hamburg und den arabischen, persischen und sudanischen Häfen im Interesse des Handels und der Industrie Deutschlands vorgenommen. Die Flotte der Hamburg—Amerika-Linie besteht zur Zeit aus 158 Ozeandampfern und 205 Flußdampfern, Schleppern, Leichtern und Hilfsfahrzeugen von 926 493 Registertonnen Gesamt-Brutto-Raumgehalt. Im Bau befinden sich dreizehn Dampfer, darunter ein Schwesterschiff der „Amerika“, und zwei Fracht- und Passagierdampfer, „President Lincoln“ und „President Grant“, von je 18 120 sowie zwei weitere Dampfer von 17 000 Registertonnen. Am 27. Mai d. Js. wird die Linie auf ein 60jähriges Bestehen zurückblicken.

— Dampffischerei-Gesellschaft Nordsee. Nachdem die Gesellschaft mit einer Niederlassung in Wien sehr günstige Erfahrungen in der Versorgung Österreichs mit Seefischen gemacht hat, ist die Gründung einer Tochtergesellschaft in Budapest mit eigener Marinieranstalt und Konservenfabrik beschlossen. Die Flotte der „Nordsee“ ist auf 50 Hochseefischdampfer angewachsen.

England. Der Marine-Etatsvoranschlag, der an anderer Stelle ausführlich besprochen ist, wurde am 28. Februar dem Parlament vorgelegt. Die ersten Etatsverhandlungen im Unterhause fanden Anfang und Mitte März statt und gaben zu interessanten Feststellungen bezüglich der Marinepolitik des liberalen Kabinetts Anlaß. Der Marine-Etat fordert für das Jahr 1907/08 640 957 800 Mark, das sind 9 180 000 Mark weniger als im Vorjahre. Da jedoch der Etat einen Betrag von 19,9 Millionen Mark für Hafenbauten usw. enthält, die früher aus Anleihen bestritten wurden, so erhebt der Erste Lord der Admiralität in der Denkschrift zum Etat darauf Anspruch, in Wirklichkeit eine Reduktion der Ausgaben um 29,1 Millionen Mark gegenüber dem Vorjahre herbeigeführt zu haben. Ersparnisse sind hauptsächlich erzielt bei Kapitel 8, Schiffbau, Reparaturen und Instandhaltung, 12,1 Millionen, Kapitel 9, Artillerie, 13 Millionen Mark; eine beträchtliche Mehrausgabe zeigt nur Kapitel 10, Werft- und Hafenbauten, mit 16,4 Millionen Mark. Bezüglich der Höhe der diesjährigen Ersparnisse hat die liberale Regierung noch ihre eigenen Versprechungen übertroffen, insofern Mr. Robertson im Vorjahre erklärte, eine weitere erhebliche Herabsetzung des Etats werde sich kaum als ausführbar erweisen. Trotz der wesentlichen Beschneidung der einzelnen Titel, vornehmlich des Kapitels 8, verliefen die Verhandlungen, die sich in der Hauptsache mit der allgemeinen Marinepolitik beschäftigten, sehr ruhig und sachlich, was sich wohl dadurch erklären läßt, daß selbst die Opposition davon überzeugt ist, daß England auch in den nächsten Jahren den Two Power Standard ohne Schwierigkeit behaupten wird.

— Die Neuverteilung der Flotten. Programmgemäß trat nach Schluß der Lagos-Manöver die durch die Neuorganisation bestimmte Neuverteilung der Schiffe auf die verschiedenen Flotten in Kraft. Die Kanalflotte konnte jedoch in der vorgesehenen Zusammensetzung noch nicht gebildet werden, da die Linienschiffe „Dominion" und „Commonwealth" zu längerer Reparatur ausscheiden mußten. An Stelle dieser Schiffe wurden zeitweise die zur Devonport-Division der Heimatflotte gehörenden Linienschiffe „Mars" und „Hannibal" der Kanalflotte zugeteilt. „Dominion" und „Commonwealth", die in Chatham bzw. in Devonport repariert werden, können voraussichtlich nicht vor Juli in die Flotte eingereiht werden. Der atlantischen Flotte ist zunächst noch als Flaggschiff an Stelle der „Exmouth", die zur Ausführung der Jahresreparatur die Mannschaft reduziert hat, das zur Devonport-Division der Heimatflotte gehörende Linienschiff „Caesar" zugeteilt worden. Die Devonport-Division der Heimatflotte verfügt also, da alle drei ihr zugeteilten Linienschiffe („Mars", „Hannibal", „Caesar") für vorübergehend ausfallende Linienschiffe der Kanal- und atlantischen Flotte eingestellt werden mußten, zur Zeit über kein Linienschiff. Für das neu zu bildende V. Kreuzergeschwader (Nore-Division der Heimatflotte) sind zur Zeit nur die beiden Panzerkreuzer „Leviathan" und „Duke of Edinburgh" verfügbar. Bis zum 1. April sollen jedoch die drei neuen Panzerkreuzer „Cochrane", „Natal" und „Achilles" für das Geschwader in Dienst kommen. Der vierte neue Kreuzer, „Warrior", soll im Mai zum Geschwader treten, das dann erst die vorgesehene Stärke von sechs Kreuzern haben wird.

Am 26. Februar wurde die neue vierte aktive Zerstörerflottille in der im Märzheft angegebenen Zusammensetzung gebildet.

Die Zuteilung der geschützten Kreuzer zu den einzelnen Divisionen der Heimatflotte ist jetzt auch bekannt geworden. Es gehören zur:

Nore-Division: Die großen Kreuzer „Dido" und „Vindictive" und der kleine Kreuzer „Charybdis";

Portsmouth-Division: Die großen Kreuzer „Terrible", „Argonaut", „Ariadne", „Diadem" (auf Heimreise von China), „Spartiate" (mit Ablösungstransport in China), „Gladiator" und „Eclipse" und der kleine Kreuzer „Fox";

Devonport-Division: Die großen Kreuzer „Niobe", „Europa", „Andromeda", „Amphitrite" und „Doris".

Den Special Service Vessels Divisions sind folgende Kreuzer zugeteilt worden:

Nore: „Edgar", „Sappho" und „Scylla";

Portsmouth: „Hawke", „Royal Arthur", „Latona" und „Pandora";

Devonport: „St. George", „Gibraltar", „Aeolus" und „Sirius".

Nach einer Erklärung des Parlamentssekretärs Robertson im Unterhause sollen die Schiffe der Nore-Division, die stets volle Besatzung haben, nicht zum Ersatz von Ausfällen bei anderen Flotten herangezogen werden. Die Schiffe der Portsmouth- und Devonport-Division sowie die Reserve-Torpedobootsflottillen der drei Divisionen sollen stets eine Stammbesatzung von mindestens drei Fünfteln des Etats an Bord haben; Ausnahmen sind nur bei den kleinen Kreuzern gestattet. Die den Special Service Vessels Divisions zugeteilten älteren Schiffe haben eine Stammbesatzung von etwa einem Zehntel des Etats.

Die aus den aktiven Flotten zu größerer Reparatur zeitweise ausscheidenden Schiffe werden während der Reparaturzeit den Special Service Vessels Divisions zugeteilt. Sie behalten etwa drei Fünftel der Besatzung an Bord, die anderen zwei Fünftel werden zur Auffüllung der Besatzung der zum Ersatz herangezogenen Schiffe der Heimatflotte verwendet.

Die beiden Panzerkreuzer „Cornwall" und „Cumberland" der Devonport-Division der Heimatflotte sollen als seegehende Kadettenschulschiffe Verwendung finden.

Mit großer Bestimmtheit wird in der Presse behauptet, daß noch eine weitere

Reorganisation der Torpedobootsverbände bevorstehe, daß insbesondere weitere Flottillen an der Ostküste stationiert werden sollen. Daß die Reorganisation ihren Abschluß noch nicht gefunden, bestätigte Mr. Robertson im Unterhause, nach dessen Erklärung sie erst im Mai 1908 vollkommen durchgeführt sein würde.

— Personal. Admiral Wilson, der die Altersgrenze seines Dienstgrades am 4. März erreicht hatte, wurde zum Admiral of the Fleet befördert und wird infolgedessen noch weitere 5 Jahre in der Liste der aktiven Offiziere geführt werden. Wie verlautet, soll jedoch seine nochmalige Verwendung in einer aktiven Dienststellung nicht beabsichtigt sein.

Es wurden ferner befördert: Die Vizeadmirale Prinz von Wales und P. Aldrich zu Admiralen, Kontreadmiral Sir R. Poore zum Vizeadmiral und Kapitän zur See H. Campbell Reynolds zum Kontreadmiral. Der Kapitän zur See Adair, zuletzt Kommandant der gestrandeten „Montagu", schied auf seinen Antrag aus dem aktiven Dienste. Vizeadmiral Sir Charles C. Drury übernahm das Kommando der Mittelmeerflotte am 20. März. Der Kontreadmiral Callaghan, zur Zeit dritter Admiral in der Kanalflotte, ist zum Chef des neuen V. Kreuzergeschwaders ernannt worden; an seine Stelle in der Kanalflotte tritt der Kontreadmiral Lowry.

Der Kapitän zur See Casement wird im Mai Oberwerftdirektor in Sheerneß.

— Geschwadertätigkeit. Die zu den Manövern bei Lagos zusammengezogenen Flotten verließen diesen Hafen am 12. Februar.

Die Kanalflotte und das I. Kreuzergeschwader trafen am 26. Februar in Portland ein. Am 28. Februar ankerte die Flotte vor Weymouth, wo in Gegenwart der Lords der Admiralität das neugebaute Seemannsheim feierlich eingeweiht wurde. Das I. Kreuzergeschwader soll im April nach Hampton Roads abgehen und dort die englische Marine bei der internationalen Flottenrevue gelegentlich der Eröffnung der Ausstellung in Jamestown vertreten.

Die atlantische Flotte und Mittelmeerflotte sowie das II. Kreuzergeschwader trafen am 23. Februar in Gibraltar ein. Die Mittelmeerflotte ging von dort am 28. Februar nach Malta in See.

Das III. Kreuzergeschwader lief von Lagos aus direkt nach Malta.

Die atlantische Flotte und das II. Kreuzergeschwader sollen Ende März eine Kreuzfahrt in das Mittelmeer antreten. Die Linienschiffe werden Anfang April in Cartagena erwartet, wo gleichzeitig das englische Königspaar auf der Yacht „Victoria and Albert" eintrifft, um dem König von Spanien einen Besuch abzustatten. Die Mittelmeerflotte soll am 2. April eine 10tägige Übungsfahrt antreten.

Die drei Panzerkreuzer des IV. Kreuzergeschwaders sind Anfang März in den westindischen Gewässern eingetroffen. Sie besuchen hier getrennt verschiedene Inseln und sollen gemeinsam am 19. April von Bermuda aus die Heimreise antreten.

Der als Kadettenschulschiff dienende geschützte Kreuzer „Isis" ist aus dem Verbande des IV. Kreuzergeschwaders ausgeschieden.

Aktive Zerstörerflottillen. Die I. Flottille lief im Februar Torbay und Dartmouth an und traf am 9. März in Portland wieder ein. Die II. und III. Flottille blieben in Portland. Die neu geschaffene IV. Flottille ist noch nicht in Dover eingetroffen.

Auslandsgeschwader. Der für die China-Station bestimmte Panzerkreuzer „Bedford" hat die Ausreise am 9. März angetreten. — Der große Kreuzer „Hermes", bisher Flaggschiff des ostindischen Geschwaders, tritt nach Ankunft des auf der Ausreise befindlichen neuen Flaggschiffs „Hyacinth" als Flaggschiff zum Kapgeschwader. — Nach den Bestimmungen der Neuorganisation wird das ostindische Geschwader im Kriegsfalle dem Chef des Kapgeschwaders unterstellt. Bisher unterstand es dem Chef der China-

Station. — Der kleine Kreuzer „Hermione", bisher zur Portsmouth-Division der Heimatflotte gehörend, ist dem Kapgeschwader zugeteilt worden. Er soll am 2. April die Besatzung auffüllen.

— „Dreadnought". Die „Dreadnought" hat am 18. März Trinidad zur Fahrt nach Portsmouth verlassen. Die in Trinidad während des 6 wöchigen Aufenthalts abgehaltenen Übungen, der Hauptsache nach artilleristischer Natur, sollen nach jeder Richtung hin befriedigt haben.

— Neubauten. Am 16. März lief in Glasgow auf der Werft der Fairfield Shipbuilding Comp. der erste der drei Panzerkreuzer der „Invincible"-Klasse, „Indomitable", dessen Kiellegung am 1. März 1906 erfolgt war, von Stapel. „Inflexible" wird am 30. März, „Invincible" am 13. April ebenfalls zu Wasser gelassen werden. Die drei Panzerkreuzer sollen bis Ende Mai 1908 zur Ablieferung gelangen. Gleichzeitig mit dem Stapellauf veröffentlicht „Engineering" nähere Angaben über diesen neuen Typ, welche die bisher bekannten ergänzen: Die Hauptarmierung besteht aus acht 30,5 cm-Geschützen in Doppeltürmen, von denen der vorderste auf der Back, der hinterste auf dem Oberdeck in der Mittschiffslinie steht. Der Backbord-Seitenturm steht weiter vorne als der Steuerbord-Seitenturm; beide stehen auf demselben Deck wie der vorderste Turm. Der Gürtelpanzer reicht über die ganze Schiffslänge bis ans Oberdeck, ist mittschiffs 178 mm, vorne und achtern 102 mm stark. Bei der Anordnung der Maschinenanlage ist auf die Munitionsräume der Seitentürme Rücksicht genommen. Es sind drei Heizräume und zwei durch ein Längsschott getrennte Maschinenräume vorhanden. Die Turbinen, die 41 000 Pferdestärken erzeugen, sind wie auf „Dreadnought" angeordnet; sie treiben vier Wellen mit je einer Schraube; die äußeren Schrauben stehen etwa 6 m vor den inneren. Die Schiffe haben zwei Ruder mit sehr großem Blatt.

Der Scout (Torpedobootsmutterschiff), der auf der Werft Pembroke gebaut werden soll, erhält den Namen „Boadicea". Nach den Angaben des Etats soll er folgende Abmessungen haben: Länge zwischen den Loten 117,3 m, Breite 12,5 m, Tiefgang 4,1 m, Deplacement 3353 Tonnen.

— Torpedoboote. Am 15. März lief in Cowes auf der Werft der Firma J. S. White & Co. der Hochseezerstörer „Mohawk" von Stapel.

Der Bau der beiden Hochseezerstörer des Etats 1906/07 ist den Firmen White & Co., Cowes, und Thornycroft & Co., Southampton, übertragen worden. Sie erhalten die Namen „Saracen" und „Amazon". Ersterer soll eine Länge von 83 m und ein Deplacement von 907 Tonnen, letzterer eine Länge von 85,4 m und ein Deplacement von 902 Tonnen haben. Als Armierung erhalten die Fahrzeuge zwei 10.2 cm-SK. Die Hochseezerstörer des Etats 1905/06 haben eine Armierung von drei 7,6 cm-SK.

Die neuen Torpedoboote „Nr. 3" (bisher „Firefly"), „Nr. 8" (bisher „Gnat") und „Nr. 11" (bisher „Mayfly") sind in Portsmouth, Chatham und Devonport abgeliefert und sogleich für die Reserveflottillen der genannten Häfen in Dienst gestellt worden. Das Torpedoboot „Nr. 11" erreichte bei der am 6. März abgehaltenen achtstündigen Probefahrt eine Geschwindigkeit von 27 Seemeilen bei einem Heizölverbrauch von 2,68 Tonnen pro Stunde.

Über die Werften, denen der Bau der zwölf Torpedoboote des Etats 1906/07 übertragen ist, bringt der neue Marine-Etat Angaben. Es bauen die Firma White & Co. in Cowes vier, die Firmen Denny Brothers in Dumbarton, Hawthorn, Leslie & Co. in Newcastle und Thornycroft & Co. in Woolston je zwei, Palmers Comp. in Jarrow und Yarrow in Poplar je eins der Boote. Die Boote erhalten die Nummern 13 bis 24. Die neuen Boote werden etwas größer als die erste Serie von 1 bis 12. Während diese eine Länge von 50,8 bis 53,3 m und ein Deplacement von 218 bis 239 Tonnen haben, werden die neuen Boote 54 bis 56,4 m lang mit einem Deplacement von 255

bis 284 Tonnen. Die kontraktliche Maschinenleistung ist von 3750 auf 4000 Pferdestärken erhöht, der Ölvorrat von 20 auf 23 bis 25 Tonnen.

Sämtliche Zerstörer der „River"-Klasse sollen im Laufe dieses Jahres Funkspruch-einrichtung erhalten.

Das Torpedodepot- und Begleitschiff der Zerstörer der Mittelmeerflotte, „Vulcan", wird von dieser Station zurückgezogen und soll nach einer größeren Reparatur bei den heimischen Flottillen weitere Verwendung finden.

— Unterseeboote. Die neuen Unterseeboote „C 3" und „C 7" sind abgeliefert und der Portsmouth- bzw. Devonport-Flottille zugeteilt worden.

Am 1. März nachmittags kam bei dichtem Nebel in der Nähe der Sandown-Pier, Insel Wight, das mit anderen Booten manövrierende Unterseeboot „B 2" fest, es gelang ihm jedoch schon am nächsten Morgen, unbeschädigt frei zu kommen.

Der Umbau des kleinen Kreuzers „Bonaventure" zum Mutterschiff für die Unterseebootflottille in Portsmouth ist auf der Werft Pembroke beendet. Er soll am 2. April für den genannten Zweck in Dienst gestellt werden. Bei der Probefahrt nach dem Umbau erreichte das Schiff eine Geschwindigkeit von 16½ Seemeilen. Das gegenwärtig in Portsmouth befindliche Mutterschiff „Mercury" soll nach Sheerneß kommen, wo aus den in Portsmouth und Devonport vorhandenen Unterseebooten eine neue Flottille gebildet wird.

— Spezialschiffe. Der kleine Kreuzer „Thetis" wird in Chatham zum Minenschiff umgebaut. Das Streuminenschiff „Iphigenia" liegt seit einiger Zeit in Chatham, um für den Umbau als Muster zu dienen. Voraussichtlich werden beide Minenschiffe der Nore-Division der Heimatflotte zugeteilt werden.

Das neue Werkstattschiff „Cyclops" soll im Sommer zur Kanalflotte treten. Die Werkstattschiffe „Assistance" und „Aquarius" sollen der Heimatflotte zugeteilt werden.

— Unfälle. Am 25. Februar fand auf dem Zerstörer „Dragon" (Mittelmeerstation) eine Kesselexplosion statt, bei der zwei Heizer getötet und vier verletzt wurden.

Am Morgen des 15. März geriet im Hafen von Dover der Panzerkreuzer „Duke of Edinburgh" auf Grund. Der Panzerkreuzer sowie das Linienschiff „Africa" waren nach Dover gesandt worden, um durch Versuche festzustellen, ob die Lage der Festmachebojen den Schiffen bei allen Gezeiten- und Windverhältnissen gestattete, frei voneinander zu schwojen; ferner hatten sie den Auftrag, Erfahrungen zu sammeln über den Einfluß der Gezeitenströmungen auf das Manövrieren beim Ein- und Auslaufen. „Duke of Edinburgh" wurde beim Einlaufen während des Drehens in der Nähe der westlichen Einfahrt von der Strömung erfaßt, kam unklar von einigen Festmachebojen, trieb quer durch den Hafen und kam schließlich in der Nähe der Promenade-Pier fest. Das Schiff konnte nach einer Stunde mit Hilfe von zwei Schleppern scheinbar unbeschädigt abgebracht werden. Der Vorfall wird in der Presse der ungünstigen Anlage der westlichen Einfahrt zugeschrieben, wo bei starken Gezeiten oft ein Strom von 5 Seemeilen quer zur Einfahrt setzt. Am Tage vorher war übrigens auch das Linienschiff „Africa" beim Einlaufen unklar von der Gasboje am Ende des Südwellenbrechers gekommen.

Von dem Kriegsgerichte, das anläßlich der Strandung des Linienschiffs „Dominion" am 16. August v. Js. in der St. Lawrence-Bay Anfang März in Chatham abgehalten wurde, wurden Kommandant und Navigationsoffizier wegen Fahrlässigkeit bei der Navigierung mit einem strengen Verweise bestraft.

— Flottenrevue. Gelegentlich der Kolonialkonferenz, die Ende April und Anfang Mai in London stattfindet, soll zu Ehren der anwesenden Vertreter der Kolonien auf der Spithead-Reede eine Flottenrevue abgehalten werden, an der voraussichtlich die gesamte Heimatflotte beteiligt sein wird.

— Drahtlose Telephonie. Bei den Versuchen, die von der Werft Chatham aus mit drahtloser Telephonie angestellt wurden, gelang eine Verständigung mit der Werft Sheerneß, also auf 9 bis 10 englische Meilen.

— Ausrangierte Schiffe. Am 9. April sollen in Chatham folgende ausrangierte Schiffe öffentlich meistbietend verkauft werden: Linienschiffe „Sanspareil“ und „Conqueror“, Panzerkreuzer „Undaunted“, Torpedokanonenboot „Alarm“ und Zerstörer „Skate“.

Der kleine Kreuzer „Medusa“, der bisher auf der Motherbank verankert lag, ist nach der Werft Sheerneß geschleppt worden. Hier sollen seine noch verhältnismäßig neuen Dürr-Kessel, die er erst 1902 empfangen, herausgenommen und auf dem Torpedodepotschiff „Vulcan“ eingebaut werden.

— Häfen, Werften. Auf eine Anfrage im Unterhause, wie weit das Projekt, in Rosyth einen Kriegshafen zu schaffen, gediehen sei, erklärte der Regierungsvertreter, daß ein Vertrag über Ausführung der Hafenbauten noch nicht abgeschlossen sei, im übrigen die ganze Frage von den gegenwärtigen Mitgliedern der Admiralität aufs neue geprüft werde. Durch die Naval Works Act vom Jahre 1905 wurden rund 4 Millionen Mark für das Projekt bewilligt. Hiervon sind bis Ende März 1907 rund 3,3 Millionen Mark ausgegeben, der Hauptsache nach in den ersten Jahren zu Landankäufen und zur Herstellung von Eisenbahnverbindungen. Die für das letzte Jahr, 1906/07, ausgeworfene Summe betrug nur rund 160 000 Mark. Für 1907/08 sind in den Marine-Etat, der von jetzt ab die Ausgaben für die Marinebauten tragen soll, rund 200 000 Mark eingestellt.

— Privatwerften. Die bedeutende Schiffbaufirma Harland & Wolff in Belfast beabsichtigt eine Zweigwerft in Southampton anzulegen, die besonders für die Bedürfnisse der Southampton anlaufenden Dampfer der White-Star-Line bestimmt sein soll.

— Heer. Der am 23. Februar dem Parlamente vorgelegte Heeres-Etat für 1907/08 fordert eine Summe von rund 566,3 Millionen Mark, gegen das Vorjahr rund 41,5 Millionen weniger. Die Heeresstärke in England und den Kolonien, ausschließlich Indien, wird durch den Etat auf 190 000 festgesetzt, gegen das Vorjahr eine Verringerung um 14 100 Köpfe.

⚜

Frankreich. Wiederum ist die französische Marine von einem schweren Verluste heimgesucht, der sowohl hinsichtlich der Zahl der zu betrauernden Menschenleben als des Wertes des Materials alle die in letzter Zeit in so großer Zahl vorgekommenen Unfälle übertrifft. Acht Offiziere, unter ihnen der Kommandant, und 110 Mann fanden infolge der Explosionen auf dem Linienschiffe „Iéna“ den Tod, 3 Offiziere, 32 Mann erlitten mehr oder minder schwere Verletzungen; eins der neueren Linienschiffe ist so schwer beschädigt, daß es seine volle Gefechtsfähigkeit wohl kaum jemals wiedererlangen wird.

„Iéna“ lag am 12. März im Dock Darse de Missiessy im Hafen von Toulon, als 1 Uhr 45 Min. nachmittags, nachdem gerade der Dienst begonnen hatte, eine Explosion im Hinterschiff erfolgte, der bald eine zweite von außerordentlicher Stärke folgte. Dichte Rauchwolken umhüllten das Schiff und breiteten sich über die Werft aus, Geschoßsplitter und Trümmer fielen in weitem Umkreise (bis zu 2 km) nieder. Die Besatzung suchte sich zu retten, der Kommandant des Linienschiffes „Patrie“, das 500 m vom Dock vertäut lag, ließ durch ein Geschütz in den Schlußponton des Docks Bresche schießen, so daß allmählich durch das eindringende Wasser „Iéna“ unter Wasser gesetzt wurde und das Feuer erlosch, ehe es auch die vorderen Munitionsräume erreichen konnte. Um 6 Uhr abends war jede weitere Gefahr ausgeschlossen.

Seine Majestät der Kaiser gab der Teilnahme des deutschen Volkes und der deutschen Marine an dem Unglück in einer Depesche an den Präsidenten der französischen

Republik und in Entsendung des Marineattachés bei der deutschen Botschaft in Paris zur Teilnahme an der Bestattung der Opfer Ausdruck.

Marineminister Thomson eilte sofort nach Toulon, um sich persönlich von dem Umfange der Katastrophe zu überzeugen, und beauftragte eine Kommission mit der Untersuchung der Ursachen. Diese hat genaue Angaben über die Ursachen der Explosion bisher nicht machen können. Sie vermutet, daß die erste Explosion nicht in der hinteren 30,5 cm-Munitionskammer, sondern in einer 10 cm-Kammer stattfand. Sie nennt als mögliche Ursachen Kurzschluß, Herunterfallen eines Geschosses und chemische Zersetzung des Pulvers; letztere hält sie für die wahrscheinlichste. Bedienungsfehler sind nach den Feststellungen der Kommission nicht vorgekommen. Die vorgeschriebenen Temperaturmessungen haben täglich stattgefunden. Die Temperatur war zeitweise in den benachbarten Räumen für Hilfsmaschinen sehr hoch (50 bis 60°); trotzdem war diejenige in den hinteren Munitionskammern immer niedriger als die in den mittleren Kammern und überhaupt als die, welche häufig in den Munitionskammern an Bord beobachtet wird. Die Munition war zuletzt im September 1906 untersucht.

Auf den Antrag des Senators Monis hat der Marineminister die Einsetzung einer aus neun Mitgliedern bestehenden parlamentarischen Untersuchungskommission zugesagt, die sich mit den Ursachen der „Iéna"-Katastrophe und der übrigen Unfälle der letzten Jahre beschäftigen wird.

Am 16. wurden im Beisein des Präsidenten der Republik, des Ministeriums, von Abordnungen der gesetzgebenden Körperschaften sowie der fremden Marineattachés die sterblichen Reste der in treuer Pflichterfüllung Dahingerafften zur Ruhe bestattet.

— Parlamentarisches. Der Senat nahm das Gesetz wegen Bildung eines Marineartillerie-Ingenieurkorps an, unter Ablehnung des von einem Senator gemachten Vorschlages, zur Ergänzung nur Seeoffiziere heranzuziehen.

— Organisation. Die Steuermanns- und Signalschule ist am 1. März vom Artillerieschulschiff auf die Linienschiffe der Reservedivision des Mittelmeergeschwaders überführt worden.

Durch präsidentielles Dekret vom 4. März sind den adjudants principaux und den Flottenlotsen (pilotes-majors) neue Rangabzeichen verliehen, die die gleichzeitig gewährte Gleichstellung mit den entsprechenden Dienstgraden des Seeoffizierkorps zum Ausdruck bringen, die diesen eigenartigen, aus dem Mannschaftsstande hervorgehenden Korps bisher fehlte. Die adjudants principaux werden fast ausschließlich im Dienste an Land auf den Werften und Artilleriedepots verwendet in Stellungen, die in unserer Marine von den Werftinspektoren sowie den Feuerwerks- und den Torpedooffizieren bekleidet werden. Sie sind Vorgesetzte aller Mannschaften, haben Anspruch auf die gleichen Ehrenbezeugungen und Vorrechte wie die unten angeführten Dienstgrade und tragen eine Uniform nach dem Schnitt der Seeoffiziere:

Adjudants principaux und Flottenlotsen:	entsprechen den:	Ärmel- und Mützenabzeichen:	Abzeichen auf den Kragen:	Epauletten links — rechts:
5. Klasse . . . . 4. „	Leutnants zur See	zwei 6 mm breite Goldstreifen mit 2 mm Zwischenraum	2 kleine Uniformknöpfe 3 „ „	aus mattem Gold mit — ohne dünne Kandillen.
3. „ . . . . 2. „	Oberleutnants zur See	drei desgl.	2 „ „	desgl. mit — mit dünnen Kandillen.
1. „	commissaires principaux	vier desgl.	3 „ „	aus Gold mit — ohne dicke Kandillen.

Auf dem Kragen ist ein 10 mm langer, 40 mm breiter Aufschlag von Uniformtuch aufgesetzt. Bei großer Uniform tritt dazu Hut mit Agraffe, aber ohne Cordons, blauseidene, golddurchwirkte Schärpe.

Im Dienst treten sie stets ohne Rücksicht auf ihren Rang unter den Befehl der Seeoffiziere.

Unter dem 28. Februar hat der Marineminister eine Verfügung über die Ausbildung der Schmierer erlassen, die durch die Neuordnung des Maschinen- und Heizerpersonals nötig geworden war und folgende Hauptpunkte enthält:

Bei den Hauptflottenwerkstätten und den Torpedobootsflottillen in Cherbourg, Brest und Toulon werden Schmiererschulen eingerichtet zur Ausbildung von Hilfsschmierern.

Diese werden zunächst in den Hauptflottenwerkstätten unter Leitung von deren Kommandanten unterwiesen in Kenntnis der Heizwerkzeuge, der Hauptteile der Kessel, im Heizen, in der Anfertigung von Kitt, Dichtungen u. dergl., und nachdem sie genügende Fertigkeit erlangt haben, als Heizer auf den Werftfahrzeugen verwendet.

Dieser Ausbildung folgt der zweimonatige Lehrgang auf den Heizerschulbooten der Torpedoflottille, deren Chef hierfür ein Kapitänleutnant, ein Oberleutnant und ein Stabsingenieur nebst dem erforderlichen Lehrerpersonal zugeteilt ist. Hier werden die Anwärter praktisch ausgebildet und dann einer Prüfung unterzogen, die sich bezieht auf: Einrichtung und Zubehör der Kessel und Hilfsapparate, das Heizen und die Behandlung der Kessel sowie Kesselhavarien, die Bezeichnung und Erklärung der Maschinenteile, ihre Behandlung sowie die Ausführung praktischer Arbeiten.

Bei der Prüfung soll nicht zu scharf verfahren werden, da es sich lediglich darum handelt, möglichst viel Hilfsschmierer für die Front zu bekommen, ohne Rücksicht darauf, ob sie auch später Schmierer werden können.

Bei der Prüfung der Hilfsschmierer nach 9 Monaten Fahrzeit an Bord soll dagegen sehr streng verfahren werden, um nur wirklich brauchbare Schmierer zu erlangen.

— Die fertige Flotte. Kreuzer „Jurien de la Gravière“, an dessen Stelle in der Atlantischen Division der gestrandete „Jean Bart“ treten sollte, ist am 16. Februar in Lorient angekommen.

Linienschiff „République“ ist am 15. Februar ins Mittelmeergeschwader eingetreten, dafür ist „Bouvet“ am 16. in normale Reserve gestellt.

Die bisherige 1. Division des Nordgeschwaders, Linienschiffe „Masséna“, „Carnot“, „Jauréguiberry“, ist am 13. Februar in Toulon unter Führung des Kontreadmirals Kiésel angelangt und wird zum Reservegeschwader treten.

Das Mittelmeergeschwader ist am 27. Februar wieder in Toulon eingetroffen.

Panzerkreuzer „Latouche-Tréville“ ist am 15. Februar in Toulon als Tender des Artillerieschulschiffes in Dienst gestellt worden.

— Torpedobootsflottillen. Beim Torpedoschießen auf der Reede von Dünkirchen traf ein Irrläufer des Torpedobootes „147“ das Boot „278“ im Heizraum. Es gelang „147“, das sinkende „278“ längsseit zu laschen und in den Hafen zu bringen.

— Unterseebootsflottillen. Bei einer Tauchübung hat „Gymnote“ mit dem vorderen Ruder gegen einen Felsen gestoßen; durch Lösen der Sicherheitsgewichte wurde das Boot sofort an die Oberfläche gebracht.

— Die Flotte im Bau. Linienschiff „Démocratie“ erhielt in Brest die achteren 30,5 cm-Geschütze.

Der Société des forges et chantiers de la Méditerranée ist der Bau der Turbinen für die Linienschiffe „Danton“, „Vergniaud“, „Voltaire“ übertragen. Die erforderlichen Werkstätten werden in einigen Monaten arbeitsfähig sein. Die Turbinen der übrigen drei Linienschiffe werden von den Chantiers et Ateliers de St. Nazaire-Penhoët gebaut. Diese beiden Werften sind die einzigen französischen, welche die Konzession zum Bau von Parsons-Turbinen erworben haben.

Die Schiffe der „Danton“-Klasse sollen acht Schrauben von 2,8 m Durchmesser und 2,6 m Steigung an vier Wellen erhalten.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Jules Ferry“ hat auf der Fahrt von Brest nach Toulon außer den gemeldeten noch weitere Schäden an Maschinen, Kondensatoren und Kesseln davongetragen, die eine längere Reparatur nötig machen.

Panzerkreuzer „Victor Hugo“ mußte wegen starken Sturmes am 20. Februar die 24-Stunden-Fahrt unterbrechen, die am 27./28. mit 16 400 Pferdestärken, 0,668 kg stündlichem Kohlenverbrauch für die Pferdestärke und 77 kg für den Quadratmeter Rostfläche 19 Seemeilen Geschwindigkeit ergab. Am 2. März bei der Höchstleistungsfahrt wurden erreicht: 28 427 indizierte Pferdestärken bei einem Kohlenverbrauch von 0,777 kg bzw. 143 kg und 22,5 Seemeilen Geschwindigkeit.

— Artillerie. In Zukunft soll beim Versagen der mit Kartuschhülsen feuernden Geschütze 15 Sekunden anstatt der bisher vorgeschriebenen 6 Sekunden gewartet werden, bevor der Verschluß geöffnet wird.

— Versuche. Für das Artillerieschulschiff „Pothuau“ werden versuchsweise die bei der Küstenartillerie üblichen Scheiben verwendet werden. Es sind dies quadratische Holzflösse von 5 m Seitenlänge, auf denen ein senkrechter Zylinder aus Segeltuch oder Gitterwerk steht.

In Cherbourg wird ein Taucherhelm mit Einrichtung zu telephonischer Verständigung erprobt.

In Toulon werden Versuche darüber angestellt, ob sich der Weg eines unter Wasser fahrenden Unterseebootes mit Sicherheit durch von diesem ausströmendes Öl verfolgen läßt, um bei Unfällen den Ort, wo sich das Boot befindet, festzustellen.

— Havarien. Kreuzer „Jean Bart“ von der Division des Atlantischen Ozeans strandete am 12. Februar in der Nähe des Kap Barbes, 80 Seemeilen nördlich von Kap Blanco in 22° 9′ N-Breite und 19° 12′ W-Länge. Zur Hilfeleistung wurden außer einigen Schleppern Panzerkreuzer „Gloire“ mit dem Divisionschef und „Condé“ vom Mittelmeergeschwader entsandt. Da der Kiel gebrochen ist, so ist das Schiff verloren, dagegen werden die Geschütze und Vorräte geborgen.

Panzerkreuzer „Kléber“ hat vor New Orleans einen amerikanischen Frachtdampfer im Nebel überrannt und zum Sinken gebracht, wobei 8 Mann ertranken, der „Kléber“ selbst ist nur leicht beschädigt.

Linienschiff „Iéna“ wurde am 12. März in Toulon im Dock liegend infolge einer Pulverexplosion in den achteren Munitionsräumen schwer havariert.

Auf Hochseetorpedoboot „Kabyle“ in Lorient platzte ein Dampfrohr des vorderen Kessels (Solignac-Grille), der nach Erprobung an Land eingebaut war, bei 12 kg Überdruck. Das geplatzte Rohr hat einen Riß von 49 mm Länge, 25 mm Breite, 10 mm Höhe; als Ursache wird von der Untersuchungskommission ungenügende Reinigung, Verstopfung des geplatzten Rohres, schlechtes Arbeiten der Aschfalltüren, Öffnung der Luftklappen angegeben.

Bei Ajaccio stießen bei Übungen zwei Torpedoboote zusammen, wobei auf dem einen ein Kesselrohr platzte und zwei Mann tödlich verbrüht wurden.

— Die Häfen. Die Verzögerungen in der Fertigstellung des Torpedobootshafens La Ninon in Brest machen die weitere Benutzung des 5. Beckens des Handelshafens durch die bewegliche Verteidigung nötig, die der Stadtrat bis Ende dieses Jahres gestattet hat. Das dortige Torpedoboots-Kohlenlager darf vom 1. Mai ab nicht mehr aufgefüllt und muß innerhalb dreier Jahre beseitigt werden.

— Funkentelegraphie. Der Marineverwaltung sind im Frieden unterstellt die besonders starken Funkspruchstellen in Toulon, Biserta, Oran, die normalen von Dünkirchen, Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Ajaccio; außerdem dürfen Nebenstellen an verschiedenen Semaphorposten errichtet werden. Beim Ausspruch der Mobilmachung treten alle Funkspruchstellen unter das Kriegs- und das Marineministerium.

— Sonstiges. Die maritime Ausstellung in Bordeaux, für die im Marine-Etat 8000 Mark bewilligt sind, soll am 27. April eröffnet werden.

Für das Jahr 1907 sind folgende Postdampfersubventionen bewilligt:

Für den Postdienst:	Mark:
zwischen Frankreich und Korsika	440 000
auf den Mittelmeerlinien	1 081 333
zwischen Calais und Dover	200 000
New York und Antillen einschließlich Geschwindigkeitsprämien	8 866 400
Indochina und Japan	4 765 072
	15 352 805

Für den Postdienst:	Mark:
Übertrag	15 352 805
zwischen Frankreich, Algerien, Tunesien, Tripolis, Marokko einschließlich Geschwindigkeitsprämien	1 160 000
Australien und Neu-Kaledonien	2 587 368
Ostafrika und Indischer Ozean	1 539 712
Westafrika	400 680
Zusammen	21 040 565

Vereinigte Staaten von Amerika. Während der jüngst ausgebrochene Krieg zwischen den zentralamerikanischen Republiken Nicaragua und Honduras der Unionsregierung höchst unbequem ist und auch die Zustände auf Cuba, welche nach den Äußerungen der imperialistischen Presse immer entschiedener auf ein dauerndes Protektorat hindrängen, nicht gerade zur Beruhigung beitragen, hat die Politik des Präsidenten Roosevelt durch die Ratifizierung des San Domingo-Übereinkommens durch den Senat eine wesentliche Stärkung erfahren. Bekanntlich hatte dieser von dem Präsidenten mit der Regierung von San Domingo abgeschlossene Vertrag, welcher die Finanzverwaltung dieser Republik unter die Kontrolle der Union stellt und dadurch das Vorgehen anderer Mächte gegen San Domingo als Schuldner unmöglich machen soll, im Senate längere Zeit heftigen Widerstand gefunden und scharfe Angriffe auf das Vorgehen des Präsidenten hervorgerufen. Durch die nunmehr erfolgte Genehmigung hat der Senat endlich der Auffassung des Präsidenten von der Notwendigkeit seines Vorgehens im Sinne der Monroelehre Recht gegeben. Zu einer weiteren Verstärkung dieser Bestrebungen hat ein Vorschlag der Republik Bolivien die Hand geboten, welche eine maritime Allianz der 17 Republiken von Mittel- und Südamerika in Anlehnung an die Vereinigten Staaten angeregt hat. Nach diesem Vorschlage sollen die in Frage kommenden Staaten eine einheitliche Flottensteuer erheben und eine gemeinsame Marineschule an einem geeigneten, zentral gelegenen Orte errichten. Wenn man auch ein derartiges Vorgehen bei den vielen vorhandenen Gegensätzen noch für verfrüht hält, so erkennt man doch in der Union in diesem Vorschlage ein wachsendes Verständnis für die gemeinsamen Interessen der Staaten der westlichen Halbkugel und damit für die Bedeutung der Monroedoktrin und sieht eine Unterstützung dieser Ansicht in dem Bestreben der bedeutenderen Staaten, wie Brasilien, Argentinien, Peru und Chile, ihre Flotten zu verstärken.

Inzwischen ist am 4. März die Tagung des Kongresses geschlossen worden, nachdem das Budget genehmigt worden war. Dasselbe weist im ganzen als Ausgaben den Betrag von 919,9 Millionen Dollars auf, 23,2 Millionen weniger als gefordert, aber 40,4 Millionen mehr als im Vorjahre. Für Heer und Flotte kommen davon außer den dauernden Ausgaben für die Zentralverwaltungen folgende Posten in Betracht:

für die Armee	78,5 Mill.,	mehr gegen das Vorjahr	6,7 Mill.,	weniger als gefordert 0,8 Mill.
„ Befestigungen	6,9 „ ,	„ „ „ „	1,8 „ ,	„ „ „ 8,2 „
„ die Flotte	98,9 „ ,	weniger „ „ „	3,1 „ ,	„ „ „ 16,5 „

Über den Marine-Etat wird im nächsten Hefte ausführlicher gesprochen werden.

Im ganzen beträgt die Mehrbewilligung gegen das Vorjahr 40,4 Millionen, welche in der Hauptsache der Armee, der Postverwaltung und dem Pensionsfonds zugute kommen. Während für die Armee wenigstens die wichtige Artillerie-Bill durchgebracht

worden ist, hat die Marine außer der beschnittenen Etatsbewilligung nichts erhalten. Es ist daher begreiflich, daß man in ihren Kreisen stark verstimmt ist. Sind schon die Hoffnungen auf Gehaltserhöhungen nicht erfüllt worden, so fühlt man sich besonders darüber enttäuscht, daß der Kongreß auf die Personalreorganisation mit keinem Worte eingegangen ist und nicht einmal die beiden so dringend geforderten Vizeadmiralstellen für Flottenchefs bewilligt hat. Ein interessantes Streiflicht auf die einschlägigen Verhältnisse liefert das offene Eingeständnis in der Presse, daß der starke Einfluß der Beamtenschaft eine jede Reorganisation des Seeoffizierkorps verhindert habe und verhindern werde, solange nicht ihre Forderungen in der Gehalts- und Titelfrage erfüllt sind.

— Personal. 1. Der Kontreadmiral Craig ist verabschiedet und die Kapitäne zur See Tilley, Ackley und Bicknell sind zu Kontreadmiralen befördert worden.

2. Ein Ausschuß, welcher Vorschläge für die Regelung der Verhältnisse der Sanitätsoffiziere und Beamten (staff-officers) machen sollte, der sogenannte Staff Board, hat jetzt seinen Bericht eingereicht. Danach sollen die Sanitätsoffiziere und Beamten die entsprechenden Titel der Seeoffiziere führen unter Hinzufügung ihrer Branchenbezeichnung, also beispielsweise „Captain-Pay-Director", „Lieutenant-Commander-Surgeon" usw. Anscheinend gilt das auch für die Professoren der Mathematik (die wissenschaftlichen Lehrer an der Marineakademie) und für die Geistlichen, welche in demselben Berichte aufgeführt werden, sowie für die Schiffbau- und Hafenbauingenieure. Das Sanitätsoffizierkorps soll bestehen aus 24 Captains, 24 Commanders, 302 Lieutenant Commanders und Lieutenants, das Zahlmeisterkorps aus 17 Captains, 17 Commanders und 216 Lieutenant Commanders und Lieutenants. Die Beförderung bis zum Lieutenant Commander soll in gleichem Schritt mit derjenigen der Seeoffiziere erfolgen in der Weise, daß der betreffende Staff Officer gleichzeitig mit seinem Vordermann im Seeoffizierkorps avanciert, von da ab nach dem Spezial-Etat. Im Seeoffizierkorps stoßen diese Vorschläge auf starken Widerspruch, und man ist gespannt, wie sich der Marinesekretär dazu stellen wird.

— Geschwadertätigkeit. 1. Bei der atlantischen Flotte ist inzwischen auch das Linienschiff „Ohio" als Flaggschiff des Kontreadmirals Emory, Chefs der 4. Division, eingetreten. Die durch Grundberührung erlittene Beschädigung des Linienschiffes „Connecticut" scheint tatsächlich nicht so bedeutend gewesen zu sein, wie europäische Zeitungen behaupteten, denn das Schiff ist bei der Flotte verblieben. Es mußte allerdings zeitweise nach dem Norden geschickt werden, weil an Bord eine ernste Typhusepedemie ausgebrochen war, an welcher 33 Mann erkrankten. Bei dieser Gelegenheit machte sich wieder das Fehlen eines Lazarettschiffes fühlbar.

Der kleine Kreuzer „Don Juan d'Austria" (8. Division) ist außer Dienst gestellt worden.

2. Für die pacifischen und asiatischen Verbände ist jetzt auch der Zusammenschluß zur „Flotte des Stillen Ozeans" verfügt worden; über Änderungen in der Zusammensetzung und Kommandoführung ist aber noch nichts bekannt.

3. Für die Ausbildung der Seekadetten im nächsten Sommer sind der große Kreuzer „Olympia" und die Monitors „Arkansas", „Nevada" und „Florida" bestimmt. Die „Olympia" ist für diesen Zweck umgebaut worden.

— Werften, Docks, Küstenbefestigungen. 1. Infolge Nichtbewilligung der beantragten Kosten für die Fertigstellung der beiden großen Trockendocks zu Mare Island und Norfolk wird sich die Vollendung dieser Bauten noch 2 Jahre hinziehen. Dadurch werden die Schwierigkeiten der Instandhaltung der Schiffe der atlantischen Flotte bedeutend erhöht.

2. Der Kongreß hat die Ausgaben für Befestigungen in Hawaii und den Philippinen um 100 000 Dollars erhöht; es stehen jetzt für Hawaii 200 000 und für die Philippinen 500 000 Dollars zur Verfügung.

3. In Guantanamo (Cuba) werden zur Sicherung dieses Platzes als Flottenbasis umfangreiche Befestigungen geplant. Es sollen dort zwei Kompagnien Küstenartillerie stationiert werden.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. Februar d. Js.:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Scouts:	
„Nebraska“	98,8 %	„California“	97,8 %	„Chester“	64,2 %
„Vermont“	99,0 „	„South Dakota“	95,2 „	„Birmingham“	59,0 „
„Kansas“	97,4 „	„North Carolina“	71,6 „	„Salem“	59,0 „
„Minnesota“	99,0 „	„Montana“	66,0 „		
„Mississippi“	71,7 „	„Milwaukee“	99,9 „	Unterseeboote:	
„Idaho“	67,9 „			Nr. 9 „Octopus“	91,0 %
„New Hampshire“	61,8 „			„ 10 „Viper“	89,0 „
„South Carolina“	6,3 „			„ 11 „Cuttlefish“	92,5 „
„Michigan“	5,9 „			„ 12 „Tarantula“	88,5 „

2. Dem Vernehmen nach sollen Angebote auf die beiden großen Linienschiffe erst am 1. Juli d. Js. eingefordert werden. Man wünscht dafür noch die Nachrichten zu benutzen, welche man über das Ergebnis der Versuche mit der „Dreadnought“ zu erhalten hofft. Wie es heißt, soll das erste Schiff den Namen „Delaware“ erhalten.

3. Die Modernisierung der Linienschiffe „Oregon“ und „Massachusetts“ ist auf je 750 000 Dollars veranschlagt. Die Schiffe sollen neue Kessel, neue Turmdrehvorrichtungen (elektrisch) und neue Munitionsförderung erhalten. Die Arbeitsausführung wird voraussichtlich zwei Jahre beanspruchen.

4. Nach Kongreßbeschluß dürfen in Zukunft größere Reparaturen bzw. Umbauten auf Schiffen nicht ohne Genehmigung des Kongresses verfügt werden, wenn die Kosten bei hölzernen Schiffen 10 Prozent, bei eisernen bzw. stählernen 20 Prozent der Baukosten eines neuen gleichartigen Schiffes voraussichtlich übersteigen werden. Immerhin soll das Marinedepartement in Zukunft dem Kongresse alljährlich bei seinem Zusammentritte ein Verzeichnis der reparaturbedürftigen Schiffe vorlegen, deren Instandsetzungskosten den Betrag von 200 000 Dollars überschreiten. Der Minister behält jedoch das Recht, diejenigen Reparaturen von Schiffen, die in auswärtigen Gewässern oder auf hoher See beschädigt worden sind, selbständig zu verfügen, welche erforderlich sind, um die Schiffe heimzubringen.

5. Die Kosten der drei für 1907 genehmigten Torpedobootszerstörer sind auf je 800 000 Dollars ausschließlich Armierung erhöht worden.

6. Der Panzerkreuzer „St. Louis“ hat jetzt seine Probefahrten zur Zufriedenheit erledigt. Das Schiff hat eine Stunde lang eine Geschwindigkeit von 21,7 Knoten gehalten.

— Torpedowesen. 1. Die Versuche mit den neuen Torpedos sind jetzt abgeschlossen; sie haben eine Geschwindigkeit von 26 Knoten auf 3500 Yards ergeben. Ob es sich hierbei um die Konstruktion der Marine oder den Bliß-Leavitt-Torpedo handelt, ist aus der Meldung nicht ersichtlich.

2. Im neuen Etat sind 155 000 Dollars für die Torpedostation Newport behufs Einrichtungen zur selbständigen Herstellung von Torpedos bewilligt worden.

— Unterwasserboote. Wegen der ungünstigen Wetterverhältnisse ist der Termin zum Abschlusse der Versuche mit Unterwasserbooten auf den 29. März d. Js. verlängert und gleichzeitig die für die Versuche und den Ankauf von solchen Booten ausgeworfene Summe auf 3 Millionen Dollars erhöht worden.

— Verschiedenes. 1. Um die Schwierigkeiten, welche in der Leitung und Handhabung der Bauarbeiten am Panamakanal aufgetreten sind, zu beseitigen, hat der

Präsident drei Stabsoffiziere des Ingenieurkorps der Armee zur Kanalkommission kommandiert. Der älteste von ihnen, Major Goethals, wird an Stelle des bisherigen Leiters, Mr. Shonts, den Vorsitz der Kommission übernehmen. Hierdurch ist die Bauausführung dem Ingenieurkorps übertragen und einem Wunsche nachgegeben worden, welcher schon seit längerer Zeit in der Fachpresse geäußert wurde. Man ist der Ansicht, daß das Ingenieurkorps allein imstande sei, den Kanal sachgemäß und gleichzeitig ökonomisch zu bauen, weil dadurch allein die Elemente ausgeschlossen werden könnten, welche sich in erster Linie bei einem so großen Werke zu bereichern suchen.

2. Die Abkommandierung von etwa 6000 Mann nach Cuba, die notwendig gewordene starke Ablösung der Besatzung der Philippinen und die Abkommandierungen zur Jamestown-Ausstellung haben die personellen und materiellen Kräfte der Armee so stark in Anspruch genommen, daß der Kriegssekretär für den Sommer von den üblichen Manövern hat absehen müssen. Statt derselben werden, außer einigen Übungen der Küstenartillerie im Verein mit nahestehenden aktiven Truppen und Nationalgarden, nur acht- bis zehntägige Instruktionsübungen abgehalten werden.

⚜

Japan. Marineetat. Wie schon im Märzheft mitgeteilt, ist das Budget für 1907/08 vom Parlament genehmigt, und es seien in Nachstehendem die genauen Zahlen des Marine-Etats gegeben:

Ordentlicher Etat . . .	33 414 695 Yen	
Außerordentlicher Etat .	49 067 524 Yen	
zusammen .	82 482 219 Yen	= 173 212 660 Mark.

In dem außerordentlichen Etat ist ein Betrag von 10 939 586 Yen für Neubauten und ferner ein solcher von 25 Millionen für Ersatzbauten für die im Kriege verloren gegangenen Schiffe sowie für die Wiederherstellung des schwimmenden Materials enthalten; beide Beträge bilden die Jahresquote von den auf 7 Jahre zu verteilenden, schon früher bewilligten Krediten in Höhe von 76 577 102 Yen bzw. 175 000 000 Yen. Insgesamt würden im Jahre 1907/08 also für Schiffsbauten zur Verfügung stehen 35 939 586 Yen = 75 473 131 Mark.

Über das Schiffbauprogramm fehlen zuverlässige Einzelheiten; die Beantwortung einer Frage nach den Zielen der japanischen Marinepolitik lehnte der Marineminister bei Gelegenheit der Beratungen der Budgetkommission ab mit der Begründung, daß dieses Gebiet als geheim zu behandeln sei. Aus den sonstigen Verhandlungen ist noch die Erklärung anzuführen, daß die Anlage von Kriegshäfen an der koreanischen Küste zur Zeit nicht beabsichtigt sei. Dagegen ist die Anlage von Küstenbefestigungen an der Tsugarustraße und in Korea in Aussicht genommen. Die Befestigungen von Port Arthur sollen nach den vor dem Kriege aufgestellten Plänen wiederhergestellt werden; ein neues, kleines Dock ist geplant. Die Unterseebootsflottille soll von 7 auf 11 Boote verstärkt werden, jedoch ist der Bau von Unterseebooten noch nicht begonnen. Bezüglich der Kosten des japanischen Kriegschiffbaues erklärte der Vize-Marineminister Admiral Kato, daß sich die Preise für die Tonne bei Linienschiffen und Panzerkreuzern auf 1000 Yen (2090 Mark), bei Kreuzern auf 500 bis 850 Yen stellen. Hierin seien die Kosten der gesamten Ausrüstung enthalten; wenn in England die Preise niedriger seien, so rühre das daher, daß die Kosten der Ausrüstung dort nicht einbegriffen seien.

— Personal. Auch diejenigen Flaggoffiziere, die sich während des Krieges in Landstellungen Verdienste erworben haben, sind jetzt mit Ordensauszeichnungen bedacht worden. U. a. erhielt Vizeadmiral Saito (Marineminister) den Militärverdienstorden II. Klasse und das Großkreuz des Ordens der aufgehenden Sonne, Admiral Yamamoto den Militär-Verdienstorden I. Klasse und das Großkreuz des Paulownia-Ordens.

— Geschwader. An Stelle der im Januarheft gegebenen Verteilung der Schiffe ist die folgende getreten:

I Geschwader: Linienschiffe „Katori“, „Kaschima“, Panzerkreuzer „Asama“, „Idzumo“, „Iwate“, „Tokiwa“, Kreuzer III. Klasse „Otowa“. Chef: Vizeadmiral Arima.

II. Geschwader: Küstenpanzerschiff I. Klasse „Iki“, Panzerkreuzer „Tsukuba“, Küstenpanzerschiff II. Klasse „Okinoschima“, Kreuzer II. Klasse „Tschitose“, „Naniwa“, Kreuzer III. Klasse „Niitaka“, Aviso „Tatsuta“. Der Geschwaderchef Vizeadmiral Ijuin ist am 2. März mit „Tsukuba“ und „Tschitose“ nach den Vereinigten Staaten in See gegangen, um an der Flottenrevue auf Hampton Roads teilzunehmen. Auf der Rückreise werden die beiden Schiffe auch europäische Häfen anlaufen.

Südchinesisches Geschwader: Kreuzer II. Klasse „Takatschio“, Kreuzer III. Klasse „Akitsuschima“, Kanonenboote „Udji“ und „Sumida“, Flußkanonenboot „Fuschimi“.

Das Schulgeschwader besteht wieder aus den Kreuzern II. Klasse „Itsukuschima“, „Matsuschima“ und „Haschidate“. Das Geschwader ging am 15. Januar von Yokohama nach Hawaii in See, wurde aber unmittelbar nach der Ausreise von einem schweren Unwetter befallen, durch welches die Schiffe getrennt und nach Verlust einiger Boote gezwungen wurden, nach Yokosuka zurückzukehren, um die erlittenen Schäden auszubessern. Die Ausreise fand Ende Januar von neuem statt. Besucht werden Hawaii, australische und chinesische Gewässer, u. a. wird auch Tsingtau angelaufen.

Außerdem sind im Dienst einige ältere Fahrzeuge zu Vermessungszwecken und die Torpedodepotschiffe „Toyohaschi“ und „Karasaki“ (früher „Korea“).

— Schiffbau. Für Rechnung der chinesischen Regierung sind auf der Kawasaki-Werft in Kobe 3 weitere Kanonenboote („Tschuhai“, „Tschutung“ und „Tschuyu“ fertiggestellt. Die Baudaten für das Schwesterboot „Tschutai“ treffen wir im August/Septemberheft 1906.

— Bekleidung. Für die japanische Armee ist durchweg khakifarbene Uniform eingeführt worden, aus Tuch für die kalte, aus Baumwollstoff für die warme Jahreszeit. Offiziere und Mannschaften aller Truppengattungen tragen denselben Stoff. Als Rangabzeichen sind Sterne und Tressen vorgesehen, die einzelnen Truppenteile unterscheiden sich durch die Farbe des Kragens und Nummern. Eine weiche Kopfbedeckung und naturfarbenes Schuhzeug werden eingeführt.

Italien. Schiffsbewegungen. „Marco Polo“ ist auf der Heimreise von Ostasien am 11. März in Zanzibar eingetroffen. „Vesuvio“ liegt seit dem 21. Februar vor Nagasaki. „Fieramosca“ weilt in den westindischen Gewässern; „Dogali“ ist auf der Weiterreise nach Süden an der Westküste Südamerikas am 8. März in Talcahuano eingetroffen.

— Personal. Zahlreiche Personalveränderungen sind in den obersten Marinebehörden Ende Februar und Anfang März eingetreten. Vizeadmiral Bettolo wurde zum Chef des neu organisierten Admiralstabes ernannt, Vizeadmiral Annovazzi zum Departementschef des 2. Departements (Neapel) und der kürzlich beförderte Vizeadmiral Viotti zum Chef des 3. Departements (Venedig). Höchstkommandierender in Tarent wurde Kontreadmiral Cali. Der bisherige Chef des Admiralstabes, Kontreadmiral Chierchia, erhielt das Kommando über die Reservedivision. Zum ersten Male wurde ein Flaggoffizier mit den Funktionen des Chefs des Stabes des Mittelmeergeschwaders betraut, Kontreadmiral Faravelli. Ferner wurde noch Kontreadmiral

Bezi zum Divisionschef im Mittelmeergeschwader und Kontreadmiral Moreno zum Oberwerftdirektor in Spezia ernannt.

— Material. Der Stapellauf des 4. Schiffes der „Vittorio Emanuele"-Klasse, „Roma", ist nun endgültig auf den 21. April festgesetzt. Der König und die Königin haben ihre Teilnahme an dem festlichen Taufakt in Spezia zugesagt.

Der letzte der 4 Torpedobootszerstörer der „Bersagliere"-Klasse ist am 1. März in Sestri-Ponente zu Wasser gelassen worden. Die Abmessungen dieser 375 Tonnen-Boote sind bereits früher erwähnt. Die Armierung ist jetzt auf 3 Torpedorohre und 4 76 mm-Schnellladekanonen festgesetzt worden. Die Anordnung der Rohre ist derart, daß ein Rohr achtern mittschiffs steht, die beiden übrigen vorn in gleicher Höhe an der Bordwand etwas hinter der Back; von den Geschützen stehen 2 an der Bordwand hinter dem achteren Rohre, 2 auf einem brückenähnlichen geräumigen Aufbau auf der Back. Die Raumverteilung sieht eine besondere Kammer für die Funkentelegraphieapparate vor. „Bersagliere" hat die kontraktliche Geschwindigkeit von 28½ Seemeilen ohne Schwierigkeit erreicht.

Das letzte im Bau befindliche Hochseetorpedoboot der „Calliope"-Klasse, „Canopo", hat gleichfalls die Helling verlassen. Die Armierung dieser 210 Tonnen-Boote besteht aus 3 Torpedorohren und 3 47 mm-Schnellladegeschützen. Die Rohre sind in ähnlicher Weise wie auf „Bersagliere" angeordnet, von den Geschützen stehen 2 vorn an der Bordwand an Deck direkt hinter der Back, 1 mittschiffs am Heck. An beiden Seiten des Maschinenraums und der Kesselräume befinden sich in der ganzen Ausdehnung der genannten Räume Kohlenbunker. „Calliope" erreichte bei den Probefahrten 26,3 Seemeilen.

Ferner ist noch am 22. Januar das Hochseetorpedoboot „Albatros" bei Odero in Sestri-Ponente vom Stapel gelassen worden.

Am 16. März ist der Panzerkreuzer „Varese" in die armierte Reserve überführt, um sich zur bevorstehenden Ausreise nach Nordamerika auszurüsten. Die Namen der übrigen zur Teilnahme an den Festlichkeiten in Hampton-Roads designierten Schiffe sind noch nicht bekannt gegeben worden.

Am 21. März stellt die Königliche Yacht „Trinacria" mit reduzierter Besatzung in Dienst.

„Sicilia" hat nach beendeter Reparatur Neapel verlassen und ist nach Tarent gegangen, dem Stützpunkt der Reservedivision, als deren Flaggschiff „Sicilia" eingestellt ist. „Umbria" soll voraussichtlich aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen werden. Demnach scheinen die Beschädigungen, die sich der Kreuzer im vorigen Jahre infolge Festkommens beim Einlaufen nach Kingston zugezogen hat, doch ernsterer Natur gewesen zu sein.

„Benedetto Brin" hat seine Reparaturen in Neapel beendet und ist am 22. Februar nach Spezia gegangen.

„Rapido" ist von Civitavecchia nach Messina gegangen und bleibt in diesem Hafen als Stationsschiff des Oberkommandos der Torpedoboote.

— Ausbildung. Die Marineschule in Livorno und die Maschinistenschule in Venedig stellten in diesem Jahre je 40 Zöglinge ein.

— Neuorganisation des Admiralstabes. Das Marineverordnungsblatt vom 10. Februar bringt die Bestimmungen über die Neuorganisation des Admiralstabes:

Artikel 1. An die Spitze des Admiralstabes im Ministerium der Marine tritt ein Vizeadmiral, der den Titel Capo di stato maggiore della marina führt. Er wird auf Vorschlag des Marineministers nach Anhörung des Ministerrates durch Königliches Dekret ernannt.

Artikel 2. Der Chef des Admiralstabes hat im Frieden die Oberleitung der

Studien zur Vorbereitung der Marine für den Kriegsfall. In Übereinstimmung mit den vom Marineministerium erlassenen Direktiven stellt er die allgemeinen Grundsätze für die Mobilmachung auf.

Er schlägt dem Marineminister die Anordnungen vor, die eine schnelle und wirksame Mobilmachung bei Berücksichtigung aller Kriegsmöglichkeiten sicherstellen, ferner alle Maßnahmen zur Sicherung der Küste, soweit diese der Marine übertragen ist, schließlich die sonstigen für die Kriegführung erforderlichen Vorkehrungen, wie die Errichtung von Kohlen-, Munitions-, Proviant- und Lazarettbedarfsdepots und die Ausrüstung von Hilfskreuzern.

Artikel 3. Der Chef des Admiralstabes der Marine kann in Friedenszeiten während der Flottenmanöver als Chef des Stabes des Höchstkommandierenden eingeschifft werden oder mit der obersten Leitung der Manöver betraut oder mit dem Kommando über die Flotte oder einen Teil derselben beauftragt werden.

Eine Loslösung des Admiralstabes von dem Marineministerium hat demnach nicht stattgefunden; der Admiralstab bleibt nach wie vor eine Abteilung des Marineministeriums. Die in Artikel 1 und 2 erwähnten Aufgaben des Admiralstabes decken sich mit den bisherigen Funktionen der Admiralstabsabteilung. Der Artikel 3 sieht die Verwendung des Chefs des Admiralstabes an Bord während der Dauer der Manöver vor. Schon während der letzten Flottenmanöver war Kontreadmiral Chierchia, der bisherige Chef der Admiralstabsabteilung, als Chef des Stabes des Herzogs Thomas von Savoyen auf „Lepanto“ eingeschifft. Da in Zukunft der Chef des Admiralstabes mit der obersten Leitung der Manöver oder mit dem Kommando über sämtliche Seestreitkräfte betraut werden kann, ist es nicht unwahrscheinlich, daß er der präsumtive Höchstkommandierende im Kriegsfall ist.

Rußland. Die Seekadettenschulabteilung hat auf der Rückreise nach Rußland Portsmouth angelaufen; nach der Rückkehr findet die Offiziersprüfung der an Bord befindlichen Seekadetten der Seeoffizier-, Maschinen- und Bauingenieurlaufbahn statt.

— Personal. 1. Kontreadmiral Beklemyschew ist zum jüngeren Flaggmann der Baltischen Flotte ernannt; Kontreadmiral Rodinow, bisher Chef der Hauptverwaltung für Schiffbau und Ausrüstung, ist unter Beförderung zum Vizeadmiral verabschiedet. Über eine Neuorganisation dieser Verwaltung in Verbindung mit derjenigen des technischen Komitees schweben zur Zeit Verhandlungen.

2. Die „Gesellschaft der Offiziere der Flotte“, deren Ziel die fachwissenschaftliche Weiterbildung der Marineoffiziere ist (vergleiche Oktoberheft 1906), trat Ende Februar zu ihrer ersten Sitzung in Kronstadt zusammen.

3. Um die fachwissenschaftliche Bildung der Offiziere zu erhöhen, sollen sie mehr als bisher zu Spezialkursen kommandiert werden. Der Kursus auf der Marineakademie wurde im vergangenen Jahre auf 2 Jahre verlängert. Die Teilnahme der Schiffbauingenieure an akademischen Kursen ist erleichtert; besonders fähige Ingenieure werden zu Studienreisen ins Ausland gesandt werden.

4. Entgegen der im Märzheft erwähnten Resolution der Offiziere der Baltischen Flotte ist vom Kaiser die Belassung der im Nebogatowprozeß freigesprochenen Offiziere in der Marine ausdrücklich verfügt worden.

— Organisation. Die Neuorganisation des Marinekadettenkorps ist nunmehr durchgeführt. Die drei älteren Klassen des Korps, deren Zöglinge im Interesse der Disziplin als Militärpersonen gelten sollen und daher vereidigt werden, wurden von den drei jüngeren völlig abgetrennt; sie sind nach Art der Kriegschulen organisiert. Die Zög-

linge der jüngeren Klassen, die bisher nur im Sommer einige Wochen zur See fuhren, werden in Zukunft vor Eintritt in die oberen (Spezial-) Klassen eine längere Fahrt nach der Murmanküste unternehmen. Die Gesamtausbildung des Kadettenkorps soll in Zukunft mehr als bisher die praktische Seite betonen. Da die im Vorjahr verfügte Erhöhung der Seefahrzeit der Gardemarins (ältester Jahrgang der Seekadetten) von 4 auf 12 Monate die Beförderung zum Offizier verzögert, so wurde verfügt, daß das Seefahrtsjahr der Gardemarins als pensionsberechtigte Dienstzeit anzurechnen ist.

— Frühjahrsbesichtigung. Die Frühjahrsbesichtigung der Schiffe, Marineteile und -behörden am Lande wird im Laufe des März vorgenommen in Kronstadt durch Vizeadmiral Stark, in Ssewastopol und Nikolajew durch Vizeadmiral Ssidensner, in Libau durch Kontreadmiral Enquist, in St. Petersburg durch Kontreadmiral Reizenstein, in Reval durch Kontreadmiral Irezki, in Sweaborg und Wladiwostok durch einen Kapitän 1. Ranges, in Baku durch einen Generalmajor.

— Schiffbau. Das Preisausschreiben des technischen Komitees für ein Projekt des Unterwasserschutzes der Schiffe gegen Torpedotreffer hat keinen vollen Erfolg erzielt. Da keins der eingereichten Projekte den Anforderungen ganz genügte, konnten der 1. und 2. Preis nicht zur Verteilung gelangen.

Der große geschützte Kreuzer „Kagul" hat seine Vorproben erledigt und geht nochmals nach Nikolajew, um vor Übergabe an die Marineverwaltung die innere Einrichtung fertigzustellen.

Nach der „Petersburger Zeitung" ist dem Schiffbauingenieur Bubnow der Auftrag erteilt, Projekte für Kanonenboote zur Verteidigung des Amur-Küstengebietes auszuarbeiten. Es sollen etwa 40 solcher Fahrzeuge gebaut werden, und zwar voraussichtlich von der Baltischen Werft, deren Angebote billiger als die der Putilow-Werke sind.

— Werften. Die Verwaltung des Petersburger Hafens teilte den Arbeitern der Werften mit, daß infolge Mangels an Aufträgen nur an 4 Tagen in der Woche gearbeitet werden könne.

— Verschiedenes. 1. In den Kriegshäfen sind auf Verfügung des Marineministers „technische Komitees der Seeoffiziere, der Artillerieoffiziere, der Torpedooffiziere und der Maschineningenieure" durch Wahl aus den Mitgliedern der betreffenden Korps gebildet, welche die Aufgabe haben, alle technischen und militärischen Mängel der Schiffe, die zu ihrer Kenntnis gelangen, zu begutachten und zur Sprache zu bringen.

2. Das Verkehrsministerium legt der Duma eine Forderung von 300000 Rubeln für die abschließenden Arbeiten zu dem Projekt einer Kanalverbindung zwischen Schwarzem und Baltischem Meer vor. Die Verbindung soll unter Benutzung des Dnjepr und der Dwina und durch Anlage eines Kanals von Orscha an ersterem nach Witebsk an letzterem Fluß hergestellt werden und nur Handelszwecken dienen; das Projekt eines für Kriegschiffe passierbaren Seekanals ist als zur Zeit unausführbar aufgegeben.

Dänemark. Verkauf von alten Schiffen. Im Folkething ist vom Marinedepartement ein Antrag, betreffend den Verkauf von neun alten Schiffen, darunter das Kasernenschiff „Själland", die Kasernenschiffe „Jylland" und „Nils Jul" und das Versuchsschiff „Rolf Krake", eingebracht worden.

— Neubauten. Das Torpedoboot, welches zur Zeit auf der königlichen Werft in Kopenhagen gebaut wird, hat den Namen „Ormen" (Wurm) erhalten.

— Indienststellungen. Am 15. März haben das Kanonenboot „Guldborgsund" zum Fischereischutz in der Nordsee und im Skagerrak und das Kanonenboot „Falster" als Übungsschiff für wehrpflichtige Maschinisten in Dienst gestellt.

— Neuarmierungen. Auf dem Küstenpanzerschiff „Iver Hvitfeldt“ ist die Armierung geändert worden. Die vier 12 cm- und zwei Maschinengewehre sind durch acht 5,7 cm-SK. ersetzt worden. Die gesamte Armierung dieses Schiffes besteht nunmehr aus zwei 26 cm- und zehn 5,7 cm-SK. sowie acht Maschinengewehren.

Auch auf den sechs Kanonenbooten sind die 25 cm-Vorderladergeschütze sämtlich entfernt und auf „Falster“, „Öresund“, „Store Belt“ und „Lille Belt“ durch je eine 5,7 cm-SK. und sechs Maschinengewehre, auf „Grönsund“ und „Guldborgsund“ durch zwei 4,7 cm-SK. und zwei Maschinengewehre ersetzt worden.

— Funkentelegraphie. In Lyngby bei Kopenhagen, wo sich die Versuchsstation des Ingenieurs Poulsen befindet, werden zur Zeit mehrere etwa 60 m hohe Masten errichtet. Man hofft, mittels dieser eine drahtlose telegraphische Verbindung mit Irland und von dort aus mit Amerika herstellen zu können, nachdem schon mit den bisherigen Masten eine Verbindung mit England erreicht worden war.

Schweden. Indiensthaltungen Sommer 1907. Für den Sommer 1907 sind folgende Indienststellungen befohlen:

a) I. Küstengeschwader für die Zeit vom 26. April bis zum 2. Juli unter dem Kontreadmiral C. O. Olsen, gebildet aus den Küstenpanzerschiffen „Oden“, „Tapperheten“, „Svea“, „Thule“, den Kanonenbooten „Skagul“ und „Urd“, dem Minenfahrzeug „Gunhild“, dem Wachtboot Nr. 6 und dem Kasernenschiff „Vanadis“.

b) II. Küstengeschwader, für die Zeit vom 3. Juli bis zum Ende September, unter demselben Chef. Zu den Schiffen des I. Geschwaders treten noch „Oskar II.“ (oder, wenn dieses Schiff noch nicht fertig sein sollte, „Vasa“) und die Torpedoflottille, bestehend aus dem Torpedokreuzer „Clas Uggla“ und den Torpedobooten „Blixt“, „Meteor“, „Orkan“, „Vind“, „Virgo“, „Mira“, „Orion“, „Sirius“. Ferner wird das Geschwader vom 8. August ab durch das Küstenpanzerschiff „Thor“ verstärkt.

c) Schiffsjungenabteilung, vom 3. Mai bis zum 3. September, gebildet aus den Schulschiffen „Najaden“, „Jarramas“, „Saga“, den Briggs „Gladan“, „Falken“. „Najaden“, „Jarramas“ und das Kasernenschiff „Nordenskjöld“ werden bereits am 1. April für die Ausbildung von Schiffsjungen in Dienst gestellt. Das Kasernenschiff „Norrköping“ wird vom 1. Juli ab nach Marstrand überführt und soll dort zur Übung und Ausbildung der nach diesem Orte verlegten Schiffsjungenabteilung verwendet werden.

d) Seekriegsschulabteilung, vom 1. Juni bis zum 7. August, gebildet aus dem Panzerkreuzer „Fylgia“, dem Küstenpanzerschiff „Thor“, Kanonenboot „Skuld“ und den Torpedobooten „Stjerna“ und „Nr. 1“.

In der zweiten Hälfte des Sommers wird „Fylgia“ zur Ausstellung in Jamestown entsandt werden.

e) Torpedoschulabteilung, vom 1. Mai bis zum 1. Juli, bestehend aus den Torpedokreuzern „Clas Uggla“ und „Örnen“, dem Kanonenboot „Skäggald“ und den Torpedobooten „Gondul“, „Gudur“, „Orkan“, „Virgo“, „Mira“, „Orion“, „Sirius“, „Plejad“, Nr. 2, 4, 75, 77.

f) Karlskrona-Abteilung, vom 3. Juli bis zum 18. August; Panzerkanonenboote „Thordön“ und „Tirfing“, Torpedoboote Nr. 1, 2, 3, 4 (letztere vom 17. Juli bis 18. August).

g) Minenübungen finden in der Zeit vom 1. Juli bis zum Ende September statt, und zwar stehen zu diesen Zwecken das Minenfahrzeug „Edda“, die Torpedoboote Nr. 63, 65, 67, Wachtboot Nr. 6 und Kasernenschiff „Vanadis“ zur Verfügung.

h) Erkundungen der militärischen Fahrwasser werden vom Kanonenboot „Svensksund“ in der Zeit vom 1. Mai bis 1. Oktober ausgeführt.

i) Das Unterseeboot „Hajen“ und Werkstattschiff „Ran“ sollen vom 1. Juni ab 4 Monate zusammen Übungen vornehmen.

k) Zur Verfügung der Stationschefs kommen die Kanonenboote „Urd“ und „Skagul“ sowie die Dampfyacht „Sköldmön“, in erster Bereitschaft mit Besatzung an Bord; der Torpedokreuzer „Drott“ wird zur Verfügung des Königs in Dienst gestellt.

— Neue Flottenstation. Die für die Anlage einer neuen Flottenstation in den Schären Stockholms in Aussicht genommenen Ländereien bei Elfvik auf Lidingö sind vorbehaltlich der Genehmigung durch den Reichstag, in den Besitz der Marineverwaltung übergegangen. Das Gebiet umfaßt eine Fläche von etwa 20 Millionen Quadratfuß und soll etwa $2^1/_2$ Millionen Kronen kosten.

— Herbstübungen. In der Zeit vom 18. bis 25. September d. Js. soll die Flotte gemeinschaftliche Übungen mit den zu dieser Zeit an der Westküste zusammengezogenen zwei Armeekorps zur Ausführung bringen. Geplant sind Landungsmanöver und Truppen-Ein- und -Ausschiffungsversuche sowie gemeinschaftliche Übungen zwischen der Flotte und den Küstenbefestigungen.

— Kadetten der Küstenartillerie. In diesem Jahre sollen elf Kadettenaspiranten für die Küstenartillerie angenommen und davon nach Beendigung der Dienstzeit als Aspiranten neun als Kadetten eingestellt werden.

— Torpedowerkstatt in Karlskrona. Die Marineverwaltung beabsichtigt, einen Antrag um außerordentliche Bewilligung von 475180 Kronen für die Anlage einer Torpedowerkstatt in Karlskrona vorzulegen, um die Marine hinsichtlich der Torpedokonstruktion vom Auslande unabhängig zu machen. In dem Berichte wird u. a. darauf hingewiesen, daß dadurch jährlich etwa 65000 Kronen gespart würden, d. h. daß die Baukosten der Werkstatt in 7 bis 8 Jahren amortisiert werden könnten.

⚜

Norwegen. Stapellauf. Das Torpedoboot „Skarv“ (bisher Nr. 25) ist am 18. Februar in Karljohansvärn vom Stapel gelaufen. Deplacement bei voller Ausrüstung 100 Tonnen, Länge 41 m, Breite 4,5 m. Dreifach-Expansionsmaschinen von 1700 indizierten Pferdestärken, Geschwindigkeit 25 Seemeilen. Bauzeit ungefähr 1 Jahr.

— Unterseeboot. Für die im Etatsvoranschlag beantragten 300000 Kronen für Beschaffung eines Unterseebootes soll ein Boot im Auslande beschafft werden. Von den zahlreich eingegangenen Angeboten wird wahrscheinlich das der Germaniawerft und das einer italienischen Werft zur engeren Wahl gestellt werden. Die Boote dieser beiden Firmen haben ein Deplacement von 300 Tonnen.

Die Werft in Moß soll dem Erfinder des Lake-Bootes den Vorschlag gemacht haben, seine Boote für die norwegische Marine auf dieser Werft bauen zu lassen, wenn die königliche Werft in Karljohansvärn den Bau nicht ausführen könne.

— Unterstützung der Handelsmarine. Im Stortingskomitee sind die Unterstützungen für die norwegische Handelsmarine auf 1247300 Kronen festgesetzt und in dieser Höhe in Vorschlag gebracht worden; beantragt waren 1266500 Kronen.

⚜

Österreich-Ungarn. Schiffsbewegungen. Das Wintergeschwader traf am 18. Februar in Pola ein. Während der folgenden Tage besichtigte der Marinekommandant das Geschwader und die Torpedobootsverbände. Am 2. März lief das Geschwader, bestehend aus den Linienschiffen „Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“ und „Babenberg“, den Torpedobootszerstörern „Streiter“ und „Ulan“, zu einer achtwöchigen Levantereise aus. Verschiedene kleinere Häfen werden einzeln angelaufen, in Smyrna, Jaffa, Beirut, Mytilene und Patras wird der Verband geschlossen auftreten. Von Jaffa aus wird sich der Geschwaderchef nach Jerusalem begeben, um dem Bischof von Jerusalem ein Geschenk des Kaisers Franz Joseph zu überbringen. Die Rückkehr nach Pola ist auf Anfang Mai festgesetzt.

Der kleine Kreuzer „Szigetvar“ hat am 1. März Pola verlassen und die Reise nach Singapore angetreten. „Kaiser Franz Joseph“, dessen neue Besatzung auf „Szigetvar“ sich befindet, ist am 11. März von Nagasaki nach Hongkong gegangen.

Die beiden für die internationale Flottenschau in Nordamerika bestimmten Kreuzer „Sankt Georg“ und „Aspern“ werden am 27. März die Heimat verlassen. Zum Kommodore dieser Division ist der Kommandant der Marineakademie in Fiume, Linienschiffskapitän Pleskott, ernannt worden. Die Division begibt sich zunächst nach New York und trifft Anfang Mai vor Jamestown ein. Nach einem Besuche in Annapolis, dem Sitz der amerikanischen Marineakademie, tritt sie Anfang Juni wieder die Heimreise an.

— Haager Friedenskonferenz. Bei der Friedenskonferenz im Haag wird Österreich-Ungarn durch den Botschafter v. Mercy vertreten sein; als Fachmann in Armeeangelegenheiten wird der Militärbevollmächtigte in Konstantinopel, Freiherr v. Greslingen, als solcher in Marineangelegenheiten der Kontreadmiral Haus, Kommandant des Reservegeschwaders, fungieren.

— Österreichische Handelsflotte. Einen Überblick über den zwar langsamen, aber stetigen Fortschritt der österreichischen Dampfer-Handelsflotte gibt nachstehende Tabelle:

Der Bestand der Handelsflotte belief sich:

1871 auf 3114	Schiffe	mit	zusammen	361 253	Tonnen	Deplacement,
darunter 91	Dampfer	"	"	49 977	"	"
1903 auf 1918	Schiffe	"	"	565 835	"	"
darunter 322	Dampfer	"	"	499 234	"	"
1907 auf 1907	Schiffe	"	"	659 660	"	"
darunter 390	Dampfer	"	"	605 632	"	"

— Ausbildung. Die K. und K. Marineakademie in Fiume stellt Mitte September dieses Jahres 35 Zöglinge ein.

Niederlande. Die Niederlande feierten im abgelaufenen Monat die 300. Wiederkehr des Geburtstages eines ihrer größten nationalen Helden, der zugleich einer der bedeutendsten Flottenführer aller Völker und Zeiten gewesen ist, de Ruyters.

Michiel Adriaanszoon de Ruyter wurde am 24. März 1607 zu Vlissingen geboren. Aus niederem Stande hervorgegangen, bis in ein verhältnismäßig hohes Lebensalter hinein in der Schule der Handelsmarine vorgebildet, hat er sich durch eigene Kraft und Tüchtigkeit zum Oberbefehlshaber der Seestreitkräfte seines Vaterlandes emporgeschwungen, die er in einer Reihe schwerer Kämpfe von Erfolg zu Erfolg führte, bis er fern von der Heimat einer vor dem Feinde erhaltenen Wunde erlag.

Durch eine würdige Feier ehrte das niederländische Volk seinen großen Sohn, der nicht nur ein genialer Admiral war, sondern der durch seine hervorragenden rein mensch-

lichen Eigenschaften der Nachwelt noch heute ein leuchtendes Vorbild ist, und mit den Niederländern vereinigten sich alle Nachbarnationen, um am Grabe des Helden ein Zeichen des Gedenkens niederzulegen. Seine Vaterstadt Vlissingen bereitete ihm eine besondere Huldigung durch die Grundsteinlegung für eine Seefahrtsschule, die seinen Namen tragen soll.

Die Gefühle der deutschen Marine kommen zum Ausdruck in dem Telegramm, das der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts an den niederländischen Marineminister aus diesem Anlasse gerichtet hat:

> „Euer Exzellenz bitte ich die Versicherung entgegenzunehmen, daß die Kaiserlich Deutsche Marine den Ruhmestag, den die Niederlande dem charakterfesten und treuen Patrioten, insbesondere aber die niederländische Marine Admiral de Ruyter als Vorbild aller seemännischen Tugenden weiht, mit aufrichtiger und freudiger Anteilnahme begleitet."

Die „Marine-Rundschau" hat der Bedeutung de Ruyters in einer Reihe von Aufsätzen in den Jahrgängen 1901, 1902 und 1903 sowie zuletzt im Märzheft dieses Jahres Rechnung getragen.

Verschiedenes.

Die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee.

Nachdem bereits im Herbst 1906 zwei Denkschriften der Kolonialabteilung über die finanzielle Entwicklung der deutschen Schutzgebiete (mit Ausnahme von Kiautschou) sowie über die in ihnen vertretenen deutschen Kapitalinteressen erschienen waren,*) ist jetzt auch der Jahresbericht über die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee für das Jahr 1905/06 dem Reichstage vorgelegt worden. Wir entnehmen diesem Aktenstück, das wie alljährlich so auch diesmal eine Fülle von Material über alle kolonialen Verhältnisse bringt, die nachstehenden Angaben, welche allgemeineres Interesse beanspruchen dürften.

Neben den schweren kriegerischen Verwicklungen in Südwestafrika, die nach dem im Dezember 1906 abgeschlossenen Vertrage mit dem Hottentottenstamm der Bondelzwarts jetzt ihrem Ende entgegengehen, war im Berichtsjahre ein ernstlicher Aufstand noch in Ostafrika zu bekämpfen, der jedoch auf den Süden des Schutzgebiets beschränkt blieb. Unruhen lokaler Natur traten vereinzelt in Kamerun und Neu-Guinea auf, während in den übrigen Gebieten das Verhältnis zu der eingeborenen Bevölkerung ein ungestörtes blieb. Im Inselgebiet der Südsee sind die Karolinen, Marianen, Palau und die Marshall-Inseln von schweren Orkanen heimgesucht worden, die einen Teil des Wohlstandes vernichtet und namentlich die Kopraproduktion stellenweise auf Jahre hinaus schwer geschädigt haben. Trotzdem ist die Gesamtentwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse nicht unbefriedigend gewesen, wie sich sowohl aus der Zunahme des Außenhandels wie aus einem nicht unerheblichen Anwachsen der weißen Bevölkerung entnehmen läßt. Ersterer hat im Jahre 1905 ohne Einbeziehung des Werts der Regierungsgüter in Südwestafrika (für Gouvernement und Schutztruppe) einen Wert von 99,2 Mill. Mark erreicht, ist also gegenüber dem Vorjahre (71,3 Mill.) um 27,9 Mill. Mark gewachsen. Hiervon entfallen 13,6 Mill. Mark allein auf die Zunahme der privaten Einfuhr nach Deutsch-Südwestafrika infolge des erhöhten Bedarfs durch die Truppen und die stark angewachsene weiße Bevölkerung.

Die Gesundheisverhältnisse waren nicht ungünstig; an ihrer Verbesserung wird durch systematische Bekämpfung der Tropenkrankheiten fortdauernd weitergearbeitet. Großer Wert wird auf die Chininprophylaxe zur Verhütung von Malaria gelegt, die besonders in Kamerun energisch und mit gutem Erfolg durchgeführt wurde. Die Expedition des Professor Koch nach Uganda und Deutsch-Ostafrika zur Erforschung der Schlafkrankheit hat den Erfolg gehabt, daß ein für die Massenbehandlung geeignetes spezifisches Mittel gegen diese Krankheit gefunden wurde.

Was die Produktion der Eingeborenen und der europäischen Pflanzungsunternehmungen anbetrifft, so hat die Baumwollkultur zwar weitere Fortschritte gemacht, jedoch zeigen die Ausfuhrziffern immer noch nur eine geringe Steigerung. Es wurden ausgeführt Baumwolle im Werte von:

	1903	1904	1905
	1000 Mark	1000 Mark	1000 Mark
aus Ostafrika	7	124	196
„ Togo	38	50	89
Zusammen	45	174	285

*) „Die deutschen Kapitalinteressen in den deutschen Schutzgebieten (ohne Kiautschou), Größe, Stand und Rentabilität“, und „Die finanzielle Entwicklung der deutschen Schutzgebiete“ (graphische Darstellung der Aufwände des deutschen Reiches mit Ausnahme der Militärlasten für die Schutzgebiete und der eigenen Einnahmen der Schutzgebiete. Vergleich mit der finanziellen Entwicklung Algiers) sind auch im Buchhandel erschienen. — Berlin 1907. Carl Heymanns Verlag, 1 bzw. 2 Mark.

Die Schwierigkeit der gleichmäßigen Bodenbearbeitung und Bewässerung steht der schnellen Entwicklung dieser Kultur, die vom Kolonialwirtschaftlichen Komitee tatkräftig gefördert wird, noch im Wege.

Von sonstigen Kolonialprodukten haben Kakao und Faserpflanzen, unter letzteren besonders die Sisalagave in Ostafrika, eine weitere Steigerung der Ausfuhr ergeben. Der Anbau von Kaffee scheint bei den fallenden Preisen als nicht lohnend mehr und mehr aufgegeben zu werden. Als wertvollstes Ausfuhrprodukt muß dagegen zur Zeit der Kautschuk gelten, dessen Gewinnung von Jahr zu Jahr anwächst, wie aus den nachstehenden Ausfuhrziffern ersichtlich ist. Kautschuk wurde ausgeführt im Werte von:

	1903 1000 Mark	1904 1000 Mark	1905 1000 Mark
aus Ostafrika	1994	2237	2257
„ Kamerun	2247	3625	4071
„ Togo	640	713	1002
Zusammen .	4881	6575	7330

Bei dem großen Bedarf der modernen Technik und den steigenden Preisen wird dieser Artikel eine bedeutende Zukunft haben, und in allen Schutzgebieten, mit alleiniger Ausnahme von Südwestafrika, sind daher Kautschukpflanzungen angelegt, die zu guten Hoffnungen berechtigen. Die Produktion und Ausfuhr von Plantagenkautschuk, den bisher in geringen Mengen nur Ostafrika geliefert hat, wird sich daher bei Heranwachsen der Bäume mit den Jahren erheblich steigern; vorläufig wird der Kautschuk fast ausschließlich durch Eingeborene in den Urwäldern gesammelt, und zwar sehr häufig durch Raubbau, der die Quelle der Gewinnung selbst vernichtet.

Deutsch-Ostafrika.

Die weiße Bevölkerung ist von 1873 Köpfen im Jahre 1905 auf 2465 im Jahre 1906, hauptsächlich infolge der starken Bureneinwanderung, gestiegen; sie hat sich seit 1903 gerade verdoppelt. Unter den Eingeborenen haben infolge des Aufstandes starke Verschiebungen stattgefunden; wahrscheinlich bleibt die frühere Schätzung der Kopfzahl auf rund 7 Millionen noch hinter der Wirklichkeit zurück. Die Einwohnerzahlen der wichtigeren Orte werden, wie folgt, angegeben: Tabora 37 000, Daressalam 24 000, Udjidji 14 000, Tanga 5689, Bagamojo 4978, Kilwa 4477, Lindi 3500.

Von öffentlicher Bautätigkeit ist zu erwähnen die Verlegung der Werftanlagen von Daressalam nach Kurasini, welches nach Abtragung der bisherigen Holzbrücke durch einen festen Damm mit Daressalam verbunden worden ist; die Arbeit soll in 2 Jahren vollendet sein. Die Benutzung des Schwimmdocks war wiederum nur eine spärliche (19 Schiffe), da die Anlage für die Aufnahme größerer Schiffe nicht genügt.

Die Usambara-Eisenbahn ist durch Eröffnung der Strecke Korogwe—Mombo erweitert und zeigte einen lebhaften Verkehr. Der Weiterbau der Eisenbahn Daressalam—Morogoro hatte unter ungewöhnlich hohen Niederschlägen sowie zeitweise unter Arbeitermangel zu leiden. Ende August 1906 waren die Erdarbeiten bis km 80 vollständig und bis km 180 zwei Drittel fertig, der Oberbau war vorgestreckt und fahrbar bis km 55.

In Verbindung mit dem Bau dieser Bahn wird durch die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft in Daressalam eine neue Kaianlage geschaffen, die, mit Zoll- und Lagerschuppen sowie mit Geleisanschluß versehen, den Ort zum Stapelplatz für die kleineren ostafrikanischen Häfen und zum Mittelpunkt des Frachtverkehrs der Deutschen Ostafrika-Linie machen wird.

Die Entwicklung des Außenhandels ergibt sich aus nachstehender Tabelle:

	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesamthandel Mark
1903	11 188 052	7 054 207	18 242 259
1904	14 338 888	8 950 565	23 289 453
1905	17 655 350	9 949 661	27 605 011

Wenn auch ein großer Teil der Einfuhrsteigerung eine Folge des Eisenbahnbaus ist, so zeigt doch die Steigerung der Ausfuhr um 1 Mill. Mark, daß das Schutzgebiet sich im wirtschaftlichen Aufschwung befindet. Der Hauptanteil der vermehrten Ausfuhr entfällt nicht auf die Küste, sondern auf die Binnengrenze, in erster Linie auf die Häfen am Victoria Nyanza, deren Gesamthandel unter dem Einfluß der Ugandabahn in den letzten drei Jahren von 0,5 auf 3,7 Mill. Mark gestiegen ist. Unter Einfuhr nehmen Textilwaren mit 6,9, Metallwaren mit 3,2, Körner- und Hülsenfrüchte mit 1,6, unter Ausfuhr Kautschuk mit 2,3, Ölfrüchte mit 1,3, Häute und Felle mit 1,5, Bienenwachs mit 1,3 und Pflanzenfasern mit 1,1 Mill. Mark die erste Stelle ein.

An dem Handel war Deutschland mit 50,36 Prozent beteiligt; Zanzibar, das noch im Jahre 1904 44 Prozent des Handels an sich zog, ist zum erstenmal an die zweite Stelle getreten. Von den Hafenplätzen steht für die Einfuhr Daressalam mit 8,1 Mill. Mark bei weitem an der Spitze, dann folgen Bagamojo mit 2,6 und Tanga mit 2,5 Mill. Mark; der bedeutendste Ausfuhrhafen ist dagegen immer noch Bagamojo mit 2,1 Mill. Mark, während Daressalam nur eine Ausfuhr von 1,6 Mill. Mark zu verzeichnen hatte. Infolge des Aufstandes sowie von Quarantänemaßregeln gegen die in Zanzibar ausgebrochene Pest haben sich die Verkehrsverhältnisse in diesem Jahre etwas verschoben, wodurch Daressalam besonders begünstigt wurde. Der Dhauverkehr an der Küste ist ebenfalls infolge Ausbruchs der Pest in Zanzibar bedeutend zurückgegangen, ebenso der Karawanenverkehr nach dem Inneren.

In bezug auf das Münzwesen ist zu erwähnen, daß die Hundertteilung der üblichen Landesmünze, der Rupie, durch die Einführung kupferner Einheller- und Einhalbhellerstücke durchgeführt ist. Die seit Juni 1905 eröffnete Deutsch-Ostafrikanische Bank hat Banknoten von 50 und 5 Rupien in den Verkehr gebracht.

Kamerun.

In Verbindung mit der Darstellung der Bekämpfung der in einzelnen Teilen des Schutzgebiets ausgebrochenen Unruhen wird erwähnt, daß in militärischer Beziehung ein schärferer und erbitterterer Widerstand der eingeborenen Bevölkerung festzustellen war als in früheren Jahren. Durch Verordnung vom 14. April 1905 ist daher die bis dahin gestattet gewesene Einfuhr von Vorderladergewehren und Handelspulver verboten worden. Dieses Verbot hat zweifellos zu Schwierigkeiten im Handel mit den Eingeborenen geführt, im Interesse der Ruhe und Sicherheit des Schutzgebiets war die Maßnahme aber nicht zu vermeiden. Die ungünstigen Wirkungen können nur vorübergehender Natur sein; auf die Dauer wird die Ausschaltung von Waffen, Munition und Spirituosen aus dem Tauschverkehr des Hinterlandes dazu beitragen, die Verhältnisse auf eine gesundere Basis zu stellen.

Die weiße Bevölkerung von Kamerun betrug am 1. Januar 1906 896 Personen, hat also dem Vorjahre gegenüber um 70 Köpfe zugenommen; die Anzahl der deutschen Reichsangehörigen war 773. Die Zahl der Ansiedler und Pflanzer stieg von 108 auf 141, die der Kaufleute von 268 auf 283.

Die Gesundheitsverhältnisse haben sich infolge energischer Maßregeln zur Vernichtung der Brutplätze der Anopheles und dank der Chininprophylaxe (alle vier Tage 1 g Chinin) gegen früher sehr gebessert, so daß z. B. im Bezirk Duala mit einer weißen Bevölkerung von 172 Köpfen im Berichtsjahr kein einziger Todesfall vorkam.

Die Westafrikanische Pflanzungsgesellschaft Victoria baute eine Pflanzungsbahn, welche zu Ende des Jahres bis nahe an Soppo herangeführt war. Nachdem das Reich für eine Eisenbahn von Duala nach den Manenguba-Bergen die Zinsgarantie übernommen hatte, ist mit den Bauarbeiten, allerdings erst nach Abschluß des Berichtsjahres, begonnen und eine Anzahl von Gebäuden für die Verwaltung errichtet worden. In Bonaberi, dem Ausgangspunkt der Bahn, wird eine Landungsbrücke gebaut. In Victoria wurde die neue Landungsbrücke der Woermann-Linie in Betrieb genommen.

Die wirtschaftliche Entwicklung zeigt keine wesentliche Veränderung. Wenn auch

die Intensität des Plantagenbetriebes zugenommen hat, so beruht doch der Handel nach wie vor fast nur auf der Urproduktion. Der an der Küste beginnende Urwaldgürtel mit seinem großen Reichtum an Ölpalmen und Kautschukpflanzen liefert den Eingeborenen die nötigen Ausfuhrprodukte. Die Ausbeutung der Ölfrüchte leidet jedoch unter den mangelnden Verkehrswegen; der Kautschuk, welcher die höheren Transportkosten tragen kann, muß infolge Ausrottung der Bäume durch rücksichtslosen Raubbau schon aus entfernteren Gegenden herangeholt werden, wodurch der Trägerverkehr wieder größeren Umfang annimmt.

Ein Bild von der Entwicklung des Außenhandels mit Ausnahme des nur einen kleinen Teil des Gesamthandels ausmachenden Güterverkehrs nach dem Kongo gibt folgende Tabelle.

Es betrug:	die Einfuhr Mark	die Ausfuhr Mark	der Gesamthandel Mark
1903 . . .	9 425 813	7 139 456	16 565 269
1904 . . .	9 167 673	7 602 668	16 770 341
1905 . . .	13 281 322	9 042 774	22 324 096

Gegen das Vorjahr ergibt sich also eine Zunahme des Gesamthandels von 33 Prozent, der Einfuhr von 45 Prozent und der Ausfuhr von 19 Prozent. Beteiligt waren Deutschland mit 78, England mit 21 Prozent.

Togo.

Die weiße Bevölkerung des Schutzgebiets betrug am 1. Januar 1906 243 Köpfe, darunter 232 Deutsche. Die eingeborene Bevölkerung wird auf 1 Million geschätzt.

Eine bisher im Schutzgebiet nicht beobachtete Infektionskrankheit, das Gelbfieber, trat Anfang 1905 und erneut im April 1906 auf.

Die Küstenbahn Lome—Anecho ist am 18. Juli 1905 eröffnet und an demselben Tage die Reede von Anecho gesperrt worden, so daß der gesamte Verkehr über die Landungsbrücke in Lome gehen muß. Letztere ist derartig in Anspruch genommen, daß die Verlängerung des Brückenkopfes um 50 m in Aussicht genommen worden ist.

Auch die Inlandbahn Lome—Palime ist inzwischen dem Verkehr übergeben. Nachdem im August 1905 die Strecke Lome—Noepe und im Juni 1906 die zweite Teilstrecke bis Agssahun fertiggestellt worden war, ist am 27. Januar 1907 die ganze Bahnlinie eröffnet worden.

Die Produktion von Ölfrüchten hatte noch immer unter den Folgen der Trockenheit der Jahre 1903 und 1904 zu leiden, so daß auch hier jetzt Kautschuk in der Ausfuhr die erste Stelle (mit 1 Mill. Mark) einnimmt. Bemerkenswert ist die erhebliche Steigerung der Maiskultur, welche ebenso lohnend ist und nicht soviel Arbeit verursacht wie der Anbau der Baumwolle. In den Küstenbezirken ist daher ein Fortschritt der Baumwollkultur nicht zu verzeichnen, während im Inneren die Verhältnisse etwas günstiger liegen. Der Ankauf und die Verarbeitung der Baumwolle ist nunmehr von der Baumwollinspektion des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees zum größten Teil auf die eingesessenen Firmen übergegangen. Der Anbau von Kakao und Kaffee ist nur geringfügig, von letzterem Artikel findet eine nennenswerte Ausfuhr überhaupt nicht statt.

Der Finanzabschluß gibt für 1905 einen Fehlbetrag von etwa 1/4 Mill. Mark, den man jedoch in den folgenden Jahren einzubringen hofft, ohne einen Reichszuschuß in Anspruch zu nehmen, so daß also das Schutzgebiet, abgesehen von dem durch das Reich gewährten Darlehen für die Eisenbahnbauten, sich auch fernerhin selbst erhält.

Deutsch-Südwestafrika.

Das Schutzgebiet stand im Berichtsjahr noch ganz unter dem Zeichen des Aufstandes, wenn auch im Hererolande nach und nach der wirtschaftliche Wiederaufbau schon wieder begonnen werden konnte. Das Stammesvermögen aller Hereros nördlich vom

Wendekreis des Steinbocks sowie des einiger Hottentottenstämme ist zur Einziehung gelangt. Um eine Beunruhigung des Ovambolandes zu verhüten, ist der Zutritt zu diesem Teil des Schutzgebiets im allgemeinen untersagt; die Einfuhr von Feuerwaffen, Munition, Pferden und Spirituosen in das Ovamboland ist verboten, und die Ausübung des Handels sowie die Anwerbung von Eingeborenen im genannten Gebiet von der Genehmigung des Gouvernements abhängig gemacht worden.

Die weiße Bevölkerung hat eine nicht unbeträchtliche Zunahme erfahren (von 4640 im Jahre 1902 auf 6366 im Jahre 1906), die allerdings in erster Linie den Hafenorten Swakopmund und Lüderitzbucht zugute gekommen ist und zum Teil aus Elementen besteht, die nur aus dem Aufstand Gewinn zu erzielen hoffen und deren Verbleiben im Lande nicht wünschenswert ist. Es wird die Erwartung ausgesprochen, daß nach Eintreten friedlicher Verhältnisse diese Elemente verschwinden und die alten Farmer wieder zurückkehren werden. An farbigen Arbeitskräften war allgemeiner Mangel vorhanden, besonders in den Teilen des Schutzgebiets, in denen der Farmbetrieb wieder aufgenommen wurde.

Die Eisenbahn Swakopmund—Windhuk war während des ganzen Jahres noch in Militärbetrieb; eine wesentliche Steigerung der Betriebsleistungen hatte der im Mai 1905 fertiggestellte Anschluß der Otavibahn an die Regierungsbahn in Karibib zur Folge. Seit Schluß des Berichtsjahres ist die Otavibahn bis zum Endpunkt eröffnet worden. Der Bahnbau Lüderitzbucht—Kubub wurde im Dezember 1905, vorläufig mit einer beschränkten Arbeiterzahl, begonnen; später konnten kriegsgefangene Hereros (etwa 900) sowie 250 weiße Arbeiter angestellt werden, so daß die Bahn im November 1906 in Betrieb genommen worden ist.

Die wirtschaftliche Entwicklung war im allgemeinen nicht ungünstig, doch wird der Eintritt einer Krisis vorausgesehen, sobald die Truppen vermindert werden und damit den vielen nur auf die Bedürfnisse des Krieges zugeschnittenen Geschäften die Möglichkeit des Bestehens nicht mehr gegeben ist.

Einen überraschend schnellen Aufschwung hat besonders seit Beginn des Bahnbaus Lüderitzbucht genommen, wo auch eine zweite 120 m lange Landungsbrücke erbaut wurde. Dagegegen ist in Swakopmund ein Stillstand eingetreten, zum Teil hervorgerufen durch die mangelnde Verkehrsmöglichkeit nach dem Inneren, da die Bahn durch Truppentransporte und Regierungssendungen zu sehr in Anspruch genommen war. Der Molenhafen war zu Ende des Berichtsjahres noch gänzlich versandet; von dem Seitenarm der Mole bröckelt die See trotz der vorgelagerten Befestigungen immer mehr ab, und der ganze Landungsbetrieb war auf eine rasch aufgeführte hölzerne Brücke an der sogenannten alten Landungsstelle und auf letztere selbst angewiesen. Vieh und Schwergut wurde mit Flößen, die durch eine Dampfwinde an Land gezogen wurden, gelöscht, bei günstigem Wetter wurde wie in früheren Jahren der Verkehr mit der Reede auch durch Brandungsboote aufrecht erhalten.

Auf dem Gebiet des Bergbaus wurde nur an der Otavimine in Tsumeb weiter gearbeitet, wo die vorhandenen Stollen bis auf 65 m Tiefe vorgedrungen sind und noch immer abbauwürdiges kupferreiches Erz ergeben haben. Die Gesellschaft hat die Absicht, in Tsumeb Schmelzöfen zu errichten, in denen die Erze auf einen Kupfergehalt von etwa 60 Prozent gebracht werden sollen. — Von dem Außenhandel (ausschließlich der Regierungsgüter) entfielen:

	1903 Mark	1904 Mark	1905 Mark
auf die Einfuhr . . .	6 496 601	10 056 946	23 631 881
auf die Ausfuhr . .	3 428 509	298 678	215 893

Deutsch-Neu-Guinea.

Die Zahl der weißen Bevölkerung im alten Schutzgebiet von Deutsch-Neu-Guinea belief sich am 1. Januar 1906 auf 532 (gegenüber 1905 + 66). Hiervon entfallen 383 auf den Bismarckarchipel und 149 auf Kaiser Wilhelms-Land.

In Simpsonhafen ist die vom Norddeutschen Lloyd errichtete Anlegebrücke fertiggestellt und im Oktober 1905 in Betrieb genommen worden. An dieser können die Reichspostdampfer der Austral-Japan-Linie, welche neuerdings auch Manila und im Schutzgebiet noch Friedrich Wilhelmshafen anlaufen, zu beiden Seiten anlegen; außerdem bleibt noch Platz für die beiden Küstendampfer, welche der Lloyd nach einem mit den Firmen des Schutzgebietes abgeschlossenen Vertrag an der Küste der Gazelle-Halbinsel und zwischen den sonstigen Häfen des Schutzgebiets in Fahrt gesetzt hat. Durch diesen Vertrag ist der Schiffsverkehr im Schutzgebiet völlig umgestaltet worden; die australische Firma Burns, Philp & Co. hat ihre bisherigen Dampferfahrten eingestellt.

Der Sitz der Regierung wird von Herbertshöhe ebenfalls nach Simpsonhafen verlegt, daselbst ist auch die Anlage eines botanischen Gartens mit Versuchsanstalt geplant.

Die Ausbeute an Erzeugnissen der Seefischerei, Trepang, Schildpatt, Perlschalen usw. ist infolge der weiterschreitenden Erschöpfung wieder erheblich zurückgegangen. Bei den Pflanzungen liegt das Schwergewicht in der Kultur der Kokospalme, wozu neuerdings noch Gummibäume kommen. Die Anpflanzung von Kaffee scheint auch hier nicht weiter ausgedehnt zu werden, dagegen hat sich die Kopraproduktion bedeutend gehoben. Die Ausfuhr an letzterem Artikel erreichte im Jahre 1905 einen Wert von 1080135 Mark; dabei ist von den gepflanzten Palmen (über 1 Million) zur Zeit nur etwa ein Viertel ertragsfähig.

Im Inselgebiet wurden auf den Ostkarolinen und den Marianen durch schwere Wirbelstürme nicht nur eine Anzahl von Menschenleben (46), sondern die meisten Bäume, darunter Zehntausende von windständigen Kokospalmen und nahezu alle Brotfruchtbäume, vernichtet; die Folgen haben sich auf wirtschaftlichem Gebiet empfindlich fühlbar gemacht. Auf Yap (West-Karolinen) wurde eine Kabelstation der Deutsch-Niederländischen Telegraphen-Gesellschaft eröffnet; auch eine meteorologische Beobachtungsstation wurde durch das bekannte Observatorium in Manila eingerichtet.

Marshall-Inseln.

Auch die Marshall-Inseln sind im Berichtsjahr von einem Orkan in Verbindung mit einer Flutwelle heimgesucht worden, welche besonders die Atolle Jaluit und Mille schwer geschädigt hat. Ein großer Teil der Kokospalmen ist vernichtet, viele Gebäude sind in Trümmer gelegt, und durch die Gewalt der Flutwelle ist das Korallenriff in beträchtlicher Ausdehnung bloßgelegt, so daß an eine Neubepflanzung in absehbarer Zeit nicht wieder zu denken ist.

Die Kopraernte betrug im Jahre 1905 3474 Tonnen gegen 2583 Tonnen im Vorjahr; auch in den Werten der Ein- und Ausfuhr zeigt sich eine entsprechende Steigerung.

Samoa.

Die weiße Bevölkerung betrug am 1. Januar 1906 454 Köpfe, zeigt mithin gegen das Vorjahr eine Zunahme von 73 Köpfen. Die eingeborene Bevölkerung scheint an Zahl langsam abzunehmen.

Kopra ist nach wie vor das Haupterzeugnis des Schutzgebiets; infolge einer besonders günstigen Ernte wurden 8603 Tonnen im Werte von rund 2 Mill. Mark ausgeführt; davon sind 5400 Tonnen von den Eingeborenen, 3200 Tonnen im Plantagenbetriebe der Weißen erzeugt. Mit Kakao sind jetzt von Weißen ungefähr 1362 ha bebaut, davon etwa ein Fünftel tragend; die Ausfuhr ist von $19^1/_2$ auf $27^1/_2$ Tonnen gestiegen. Eine deutsche und eine englische Aktiengesellschaft beabsichtigen die Anlage von Kautschukpflanzungen. Ein zweiter Transport von chinesischen Kontraktarbeitern traf ein, so daß sich ungefähr 800 chinesische Kulis im Schutzgebiete befinden.

Der Außenhandel belief sich auf 4,9 Mill. Mark, hat also gegen das Vorjahr um etwa 1 Mill. Mark zugenommen. W.

Seemacht in der Ostsee.*)

Die Jahreswende hat zur Ausfüllung einer lange bestehenden Lücke in der deutschen maritimen Literatur drei seekriegsgeschichtliche Werke gebracht, die den Studien dreier Lehrer der Seekriegsgeschichte an der Marine-Akademie ihre Entstehung verdanken. Während Kontreadmiral z. D. Rittmeyer in seinem hier schon gewürdigten Werke „Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung" besonders die großen Seekriege des 17. und 18. Jahrhunderts, im vorliegenden ersten Band von den Anfängen bis 1740, behandelt und weiland Kapitän zur See à la suite der Marine Stenzel in „Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten unter Berücksichtigung der Seetaktik" im erschienenen ersten Bande nach einer einleitenden Abhandlung über den Wert des Studiums der Seekriegsgeschichte und die Grundsätze der Seekriegslehre die Geschichte der Schiffahrt und des Seehandels bis 500 v. Chr. sowie diejenige der Seemacht Athens gibt und damit das vorgenannte Werk ergänzt, beschränkt sich Vizeadmiral z. D. Kirchhoffs „Seemacht in der Ostsee, ihre Einwirkung auf die Geschichte der Ostseeländer im 17. und 18. Jahrhundert" auf ein zeitlich und örtlich eng umgrenztes Gebiet. Seine Arbeit darf umsomehr Anspruch auf Beachtung erheben, als die Betätigung der Seemacht in der Ostsee gerade in dem gewählten Zeitabschnitt nicht nur für weitere, sondern zum Teil auch für die nächstbeteiligten Kreise trotz der räumlichen Nähe fast eine terra incognita ist. Für die innige Vertrautheit des Verfassers mit dem Stoffe zeugen bereits seine in den ehemaligen „Beiheften zum Marine-Verordnungsblatt" erschienenen Aufsätze: „Die Kieler Bucht als Kriegsschauplatz der Vergangenheit" (Nr. 55, 1884) und „Schlachten der russischen und schwedischen Flotten 1788 bis 1790" (Nr. 57, 1885).

Der Verfasser schildert nach der Methode des Altmeisters Mahan, nachdem er eine kurze Darlegung der militär-maritim-geographischen Verhältnisse der Ostsee vorangeschickt hat, das Ringen der nach Vernichtung der Hansa seemächtig gewordenen Ostseestaaten Dänemark-Norwegen und Schweden um das imperium maris Baltici, um die Vorherrschaft in der Ostsee, in die, während die beiden Gegner in unaufhörlichen Kämpfen sich zerfleischen, von beiden unbeachtet, der durch Peter den Großen an die Ostsee und damit in die Reihen der Groß- und Seestaaten geführte russische Staat am Schlusse des behandelten Zeitabschnittes einzurücken sich anschickt.

Beginnend mit dem letzten Seekriege Christians IV. gegen Schweden zu Ausgang des Dreißigjährigen Krieges schildert der Verfasser die Kriege gegen Karl X. von Schweden 1657 bis 1660, den Schonenschen Krieg 1675 bis 1679, den großen Nordischen Krieg 1700 bis 1721, den Russisch-Schwedischen Krieg 1788 bis 1790 in übersichtlicher Weise unter Hereinbeziehung der politischen Verhältnisse. Er gibt somit eine vollständige Kriegsgeschichte der Ostseestaaten im Rahmen der gleichzeitigen europäischen Geschichte, in der die Vorgänge zur See und an den Küsten ausführlich, die Kriegsbegebenheiten auf dem Lande nur soweit dargestellt werden, wie sie im Zusammenhange mit denen zur See stehen. Der Entwicklung der beteiligten Marinen ist ein breiter Raum gewährt, so daß das Werk als Seekriegsgeschichte im Rahmen der allgemeinen Geschichte jener Zeit nicht nur für den Seeoffizier, sondern für weitere Kreise äußerst wertvoll ist.

Dabei ist der Verfasser bestrebt, aus den einzelnen Kriegen und Kriegshandlungen, Operationsplänen usw. die sich ergebenden strategischen und taktischen Lehren abzuleiten; da er die Grundlagen vorher klar darlegt, so ist jedem Leser die Nachprüfung und die Bildung eines eigenen Urteils ermöglicht. Das Werk bietet daher auch wertvolle Beiträge zur Entwicklungsgeschichte der Seestrategie und Seetaktik.

---

*) Vizeadmiral z. D. Kirchhoff: „Seemacht in der Ostsee. Ihre Einwirkung auf die Geschichte der Ostseeländer." Mit 4 Karten und 18 Plänen. — Kiel 1907. Robert Cordes. (Preis gebd. 14,00 Mark.)

Die Seegeltungsbestrebungen des Großen Kurfürsten und Friedrichs des Großen Marinepolitik sind an geeignetem Orte in besonderen Abschnitten behandelt worden. Zu dem Satze S. 159: „Schon das erste unter dem neuen Königreich Preußen zur Verstärkung der Garnison Groß-Friedrichsburg aussegelnde Schiff mußte der Kriegswirren halber unter fremder Flagge fahren“ ist zu bemerken, daß man sich zur Inanspruchnahme der Mitwirkung holländischer Interlopers, d. h. von Holländern, die, ohne zur holländisch-afrikanischen Kompagnie zu gehören, in den Kolonien Handel trieben und zeitweilig die brandenburgischen Fortbesatzungen unterstützten, erst entschloß, nachdem 1705, 1706 und 1707 je ein unter brandenburgischer Flagge ausgesandtes Schiff unterwegs von den Franzosen gekapert worden war.

„Der Einfluß der Seemacht, d. h. nicht in der bestimmten Erklärung Mahans für dieses Wort — als aus Produktion, Handel und Kolonien bestehend —, sondern hier lediglich derjenige der Streitmacht zur See . . .“ (siehe S. 368) ist in dem Buch klar nachgewiesen, nicht aber, daß es sich in den Kämpfen Schwedens gegen Dänemark-Norwegen und gegen Rußland um Seemacht im Mahanschen Sinne gehandelt hat, während Rußland allerdings Seemacht erstrebte.

Schweden, das zu Beginn des behandelten Zeitabschnittes fast die ganze Ostsee umklammerte, war eine Festlandsgroßmacht, der die Ostsee lediglich als Verbindungsweg zwischen den einzelnen Besitzungen diente, zu deren Sicherung es einer Seestreitmacht bedurfte. Seine Bewohner waren der Ausnutzung des Meeres als Grundlage der Volkswirtschaft durchaus abgeneigt. Es zeigen sich hier ähnliche Verhältnisse wie in dem Frankreich derselben Zeitepoche.

In Dänemark waren wohl infolge seines beiderseitigen Festlandbesitzes die See- und die Landmachtinteressen nicht ausgeglichen, obwohl hier und namentlich auch in Norwegen die Grundbedingungen für Seemacht vorhanden waren und von einsichtigen Königen auch entwickelt wurden.

Brandenburgs Großer Kurfürst und Peter der Große hatten die Bedeutung der Seemacht in vollem Umfange erkannt. Diese Erkenntnis betätigten sie durch ihre Politik, die die schwedische Großmacht durch Landsiege erschütterte, Bresche legte in den Wall, den Schweden an der Ostseeküste errichtet hatte, und damit ihren Völkern den Weg zur See öffnete.

Obwohl Dänemark den Schlüssel der Ostsee im Sund festhielt, konnte es doch nicht verhindern, daß die den Ostseehandel beherrschenden Seemächte, Holland und England, am Schlusse des Zeitraumes England allein, die eigentliche Seemacht in der Ostsee darstellten, die sie nach dem Worte divide et impera ihrem Handel offen hielten.

So sehen wir letzten Endes die Seemacht auch in dem behandelten Zeitabschnitte auf die Geschichte der Ostseeländer ihren Einfluß ausüben.

Noch zwei andere sehr interessante Fragen berührt der Verfasser: Die richtige Abwägung des Stärkeverhältnisses von Flotte und Heer für eine Festlandsmacht, die gleichzeitig Seemacht ist, und deren einheitliche Verwendung in einem Kriege zwischen zwei solchen Mächten.

Zahlreiche Gefechtspläne und die Übersichtskarten erleichtern das Verständnis.

Ein Namen- und Sachverzeichnis wäre trotz der ausführlichen Inhaltsangabe erwünscht.

Das sonst ausführliche Quellenverzeichnis wäre noch zu ergänzen durch:

„Bidrag til den store Nordiske Krigshistorie“, Utgivne of generalstaben. (Kjøbenhavn & Kristiania; I: 1899, II: 1903, III: 1906), dessen dritter Band allerdings zu spät zur Benutzung erschienen ist.

G. Brandt: „Het leven en bedryf von den Heere Michiel de Ruiter etc.“ Amsterdam 1687.

„Nauticus“, 1900 und 1902.

Meuß.

Literatur.

Die Kämpfe der deutschen Truppen in Südwestafrika. Viertes Heft: **Der Hottentottenkrieg; der Ausbruch des Aufstandes; die Kämpfe am Auob und in den Karrasbergen.**

Das bei E. S. Mittler & Sohn für 40 Pfennige käufliche Heft bildet einen Sonderabdruck aus den „Vierteljahrsheften für Truppenführung und Heereskunde" und bringt die Fortsetzung der Veröffentlichungen des Großen Generalstabes über den schweren und nun endlich zu glücklichem Ende geführten Guerillakrieg in Südwestafrika. Wir entnehmen dem Vorwort, daß die zeitweise auf sechs anwachsende Zahl der Kriegsschauplätze bei allen Heften zu knapper Darstellung zwang, und demzufolge viele wackere Taten nicht die Würdigung finden konnten, die sie verdienten. Dies gilt insbesondere auch von der Behandlung des Anteils des Landungskorps S. M. S. „Habicht" in den früheren Heften, die nach Angabe der Schriftleitung nur insoweit erwähnt wurden, als es für das Verständnis nötig war.

Neben dem Text geben die Abbildungen eine ganz vortreffliche Vorstellung von den Schwierigkeiten, mit denen unsere Reiter zu kämpfen hatten. Erwähnt sei noch die dem Hefte beigegebene, 14 volle Seiten umfassende Verlustliste des Hottentottenfeldzuges.

Der Russisch-japanische Krieg. Urteile und Beobachtungen von Mitkämpfern. Erste Serie. Sonderabdruck aus Streffleurs österreichischer militärischer Zeitschrift. — Wien 1906. Seidel & Sohn. — Preis 3 Mark.

Mit großer Berechtigung sind im vorliegenden Buch eine Anzahl von Aufsätzen zusammengefaßt worden, die einzeln bereits in Streffleurs Zeitschrift erschienen waren und die dem Leser dazu dienen sollten, sich ein eigenes Urteil zu bilden und aus dem authentischen Material die nötigen Lehren abzuleiten. Wir heben als besonders lehrreich daraus die Instruktionen des Generals Kuropatkin vom April 1904, die verschiedenen japanischen Anweisungen für das Gefecht sowie zahlreiche Urteile und Beobachtungen von Augenzeugen hervor.

v. Clausewitz: **Der Feldzug 1812 in Rußland und die Befreiungskriege.** Dritte Auflage. — Berlin 1906. Dümmler.

Nachdem zunächst desselben Verfassers denkwürdiges Werk „Vom Kriege" in neuer Auflage herausgegeben worden war, beginnt die Verlagsbuchhandlung von Dümmler nun auch in sehr dankenswerter Weise, die übrigen Werke von Clausewitz neu herauszugeben. Sie alle behalten durch die geistreichen Ausführungen des Verfassers auch heute noch ihren hohen Wert, wenn sie auch in bezug auf die geschichtlichen Tatsachen im einzelnen vielfach durch die neuere Forschung überholt sind. Eine kurze Biographie und eine warme Würdigung durch den früheren Chef des Generalstabes, Grafen v. Schlieffen, sind vorangeschickt.

Der 18. August 1870. Studien zur Kriegsgeschichte und Taktik. Herausgegeben vom Großen Generalstab. 5. Band. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 22,— Mark.

Ein ganz hervorragendes Werk. Auf Grund der neuen französischen Quellen und zahlreicher persönlicher Mitteilungen wird ein außerordentlich interessantes, lebendiges Bild dieses denkwürdigen Schlachttages entworfen. Der gewaltige Stoff ist mit großer

Übersichtlichkeit behandelt, man erkennt deutlich die an diesem Tage eingetretenen Schwierigkeiten und Reibungen und vermag sich vieles zu erklären, was sonst unerklärlich schien. Das Werk ist ein deutlicher Beweis für den großen Wert des kriegsgeschichtlichen Studiums. Mit Recht ist gesagt worden, daß die taktischen und operativen Folgerungen, die sich aus dieser Schlacht ziehen lassen, auch heute noch in mancher Beziehung beweiskräftiger sind als viele Erfahrungen außereuropäischer Feldzüge. Ein außerordentlich reiches und vortreffliches Kartenmaterial ist dem Werke beigegeben.

Die Tage von Regensburg. 10. bis 23. April 1809. Von Oberstleutnant v. Bremen. Zweite Auflage. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 1 Mark.

Die kleine Schrift ist eine zweite Auflage des Abdrucks eines 1891 gehaltenen Vortrages. Sie behandelt in klarer, fesselnder Weise eine der interessantesten Episoden der Kriegsgeschichte, in der es Napoleon mit einer an Verwegenheit grenzenden Kühnheit in wenigen Tagen gelang, eine verfahrene Operation zum vollen Nachteil des Gegners zu ändern.

Prof. Ernst Dahn: **Von Jena bis Versailles. Preußens Trauer und Glanz.** — Braunschweig 1906 bei E. Appelhaus & Co. — Preis 2,— Mark.

Die Erkenntnis, daß in den gebildeten Kreisen unseres Volkes Geschichte verhältnismäßig wenig studiert und gelesen wird und deshalb Geschichtsverdrehungen allzuleicht gläubige Ohren finden, hat den Verfasser zur Bearbeitung des vorstehend bezeichneten Überblicks veranlaßt. Er bespricht darin die Ursachen des preußischen Zusammenbruches, die Schlachten von Jena und Auerstädt, die Zeit der Wiedergeburt und die Befreiungskriege, um dann über die Einheits- und Freiheitsbestrebungen auf die Gegenwart überzuleiten. Mit einem Hinweis auf die Gefahren, die das deutsche Volk in der Gegenwart bedrohen, und auf die Aufgaben, die allen Nationalgesinnten daraus erwachsen, schließt das kleine Buch, dem ein weit ausgebreiteter Leserkreis zu wünschen wäre. — In der Darstellung der Anfangszeit unserer Marine sind einige Irrtümer enthalten.

Feldmarschall Moltke. Von Max Jähns. Mit 14 Abbildungen, 2 Kartenskizzen, Moltkes Wappen und Handschrift. — Zweite Auflage. — Berlin bei Ernst Hofmann & Co. — 7,20 Mark, gebunden 10,— Mark.

Die erste Auflage dieser nach dem Urteil des Grafen v. Schlieffen glänzend geschriebenen Biographie ist im Januar 1900 erschienen; ihr Verfasser hat den Abschluß seines Werkes nur wenige Monate überlebt. Wenn auch Moltke den Älteren, die ihn von Angesicht gekannt und die mit seinem Namen verknüpfte große Zeit mit durchlebt haben, eine bis in die persönlichsten Beziehungen vertraute und verehrte Gestalt ist, so besteht doch bei dem Drängen des modernen Lebens die Gefahr, daß auch die Männer, denen Deutschland seine Einigung und Wiedergeburt verdankte, allzufrüh mit dem Schleier der Mythe und Sage umkleidet werden. Schon aus dieser Erwägung möchten wir die Neuausgabe seines Lebenslaufes als sehr verdienstlich und erwünscht bezeichnen, aber auch dem, der sich vielfach mit Moltkes Leben und Werken beschäftigt hat, bietet dieses Buch eine sehr willkommene Gelegenheit, die große Zeit und seinen Anteil daran erneut vor dem geistigen Auge vorüberziehen zu lassen. Wenn das Buch auch etwas umfangreich ist, so wäre es doch zu erwägen, ob es nicht einen wünschenswerten Zuwachs für die Mannschaftsbibliotheken darstellen würde.

Krieg, Thilo: **General Hermann v. Gersdorff.** Ein Lebens- und Charakterbild. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 3,— Mark, gebunden 4,— Mark.

General v. Gersdorff ist als stellvertretender kommandierender General des XI. Armeekorps am 13. September 1870 der bei Sedan empfangenen tödlichen

Wunde erlegen; er war der höchste deutsche Offizier, der die Einigung Deutschlands durch diesen Krieg mit seinem Blute bezahlte. Im Jahre 1809 geboren, hatte er ein reiches Leben hinter sich, als ihn die feindliche Kugel traf. Als junger Offizier focht er, aus Preußen beurlaubt, im Kaukasus, 1848 ließ er sich zur schleswig-holsteinischen Armee kommandieren und stand bei Kolding und Fridericia im Feuer, 1866 führte er seine Brigade bei Königgrätz, und nachdem seine 22. Division bei Wörth „nach dem Bericht Mac Mahons" den Sieg entschieden, traf ihn auf der Höhe von Floing das tödliche Blei. Es war ein guter Gedanke, auch dieses schöne Soldatenleben der Nachwelt vorzuführen, nachdem Gersdorffs Name durch die Benennung der 80sten Füsiliere als „Füsilier-Regiment von Gersdorff" dauernd mit der Armee verknüpft ist. Briefe und ein Tagebuch boten die erforderlichen Unterlagen für die Schilderung, die man nur mit Freude und warmem Anteil lesen kann. Den Angehörigen der Marine wird es besonderes interessieren, daß Stosch, der spätere Chef der Admiralität, mit Gersdorff nahe befreundet war, und daß seine Briefe zum Teil mit in dem vorliegenden Buche verwendet wurden.

Deutsche Politik. I. Band, 4. Heft: **Die Zukunft des deutschen Volkstums.** Von Ernst Hasse. — München, J. F. Lehmanns Verlag. — Preis geheftet 3,— Mark, des ganzen Bandes gebunden 14,— Mark.

Die drei früheren Hefte des obenbenannten Bandes haben wir im Jahrgang 1905, Seite 393, bzw. 1906, Seite 389, besprochen. Wie bei den früheren Heften können wir auch jetzt wieder eine ins einzelne gehende Kritik der Hasseschen Ausführungen nicht für unseres Amtes erachten. Wenn man sich durch das Heft hindurch gearbeitet hat, wird man es mit dem Eindruck aus der Hand legen, daß man kaum in allen Punkten mit dem Verfasser einer Ansicht sein kann und daß es bei vielen der „Müßte, Sollte" seiner Vorschläge wohl gute Weile hat, ehe in Deutschland in dieser Richtung Realpolitik getrieben werden wird. Anderseits wird man anerkennen müssen, daß gerade die zum Widerspruch herausfordernde Aufstellung der Hasseschen Thesen viel zur Klärung und Prüfung des eigenen Urteils beiträgt und daß manche Gegenstände, z. B. seine Erörterung der Judenfrage, erst durch diese Darstellung unter den richtigen Gesichtswinkel geschoben werden. Wir lassen, um über den Inhalt des Heftes zu informieren, die Kapitel-Überschriften folgen, die vollkommen markant die Richtung des Hasseschen Gedankenganges erkennen lassen, sie lauten: „Masse, Rasse, Gesundheit, Stadt und Land, Wehrkraft, Erziehung, Kultur, Organisation", und empfehlen hiermit noch einmal dieses wie die früheren Hefte der Beachtung unseres Leserkreises. Zu dem ganzen Bande ist ein besonderes, 26 Seiten umfassendes Schlagwortregister herausgegeben worden.

Erzieher des preußischen Heeres. Herausgegeben von Generalleutnant v. Pelet-Narbonne. Sechster Band: **Gneisenau.** Von Oberstleutnant Friederich. — Behrs Verlag. — Preis 2 Mark.

Ein lebenswarmes, vortrefflich entworfenes Bild dieses bedeutenden Mannes. Das Buch ist für weite Kreise, keineswegs ausschließlich für militärische, berechnet, es beruht dabei in militärischer, wie in geschichtlicher Beziehung auf sorgfältiger wissenschaftlicher Grundlage, wofür schon der Name des Verfassers, eines hervorragenden Kenners der Freiheitskriege, bürgt.

Der deutsche und der französische Offizier. Eine soziale Studie von M., Premierleutnant der Königl. norwegischen Armee. Einzige autorisierte Übersetzung aus dem Norwegischen von C. Stine. — Berlin 1907. Risels deutsche Zentrale für Militärwissenschaft. — Preis 1,50 Mark.

Der Titel genügt zur Kennzeichnung des Inhalts. Sachlich ist die kleine Schrift am besten mit der Broschüre des Majors Driant: „Einem neuen Sedan entgegen", Februarheft, Seite 268, zu vergleichen. Unserem Urteil über diese Schrift möchten wir

noch eine Bemerkung des Oberstleutnants Hübner — irren wir nicht, aus der „Militär-Literatur-Zeitung" — hinzufügen. Er warnt vor der Selbsttäuschung durch solche literarischen Ergüsse. Frankreichs Heer und Volk werden sich auf sich selber besinnen, wenn die Stunde der Gefahr es fordert, und dann wird der französische Offizier wie in früheren Kriegen dem französischen Soldaten der Führer sein, den er nötig hat, und der für ihn paßt.

Geschichte des Königlich Sächsischen Kadetten- und Pagenkorps. Von Heinrich Meschwitz, Königl. Sächs. Leutnant a. D. — Dresden 1907. Verlag von Carl Damm. — Preis 10,— Mark, gebunden 12,— Mark.

Wenngleich die Zahl der Zöglinge, die aus dem Königlich Sächsischen Kadettenkorps in die Reihen der Seeoffiziere übergegangen sind, wohl kaum eine sehr große ist, glaubten wir doch an der interessanten Schilderung der Geschichte dieses Korps, die uns vom Verleger zur Verfügung gestellt wurde, nicht vorübergehen zu dürfen. Die Geschichte des Kadettenkorps geht bis in das 17., diejenige des Pagenkorps, das später im Kadettenkorps aufging, sogar bis in das 16. Jahrhundert zurück. Mit der Geschichte des Landes und der Armee machte auch das Kadettenkorps die mannigfachsten Wandlungen durch, bis es nach Aufrichtung des Norddeutschen Bundes innerlich und äußerlich den entsprechenden preußischen Einrichtungen angepaßt und angenähert wurde. Während eine uns bekannte Geschichte des preußischen Kadettenkorps (unter Wilhelm I., Friedrich III. und Wilhelm II.; von v. Scharfenort — Berlin 1892, bei E. S. Mittler & Sohn —) sich auf einen knappen Text beschränkt, bringt Meschwitz auch eine große Anzahl sehr gut ausgeführter farbiger Uniformbilder und sonstiger Abbildungen, unter denen namentlich der farbenprächtige „Silberpage" aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts auffällt. Hierdurch erklärt sich der nicht ganz geringe Preis des Werkes, das, auch für die allgemeine Geschichte des militärischen Bildungswesens interessant, hiermit der Beachtung unseres Leserkreises anempfohlen sein mag.

Hamburg als Welthafen. Von Dr. Kurt Wiedenfeld. Das vorbezeichnete Heft gehört den im Verlage von v. Zahn & Jaensch in Dresden erscheinenden „Neuen Zeit- und Streitfragen" an. (Doppelheft, Preis 1,50 Mark.)

Der bekannte Verfasser hat darin einen von ihm gehaltenen Vortrag verwendet, und verweist denjenigen, der spezielleres Interesse an seinem Gegenstand nimmt, auf sein größeres Werk: „Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung". Das Heft bietet eine knappe, aber sehr übersichtliche Schilderung der Einrichtungen des Hamburger Hafens und der Verhältnisse, die seinen riesigen Aufschwung erklärlich machen. Ein auch die neuesten Erweiterungen umfassender Hafenplan ist beigegeben.

Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die deutsche Seeschiffahrt. Eine Studie über Deutschlands Seeverkehr in seiner Abhängigkeit von der Binnenschiffahrt im Zeitraum 1890 bis 1903. Von Dr. Th. M. Cords. — 81. Stück der Brentanoschen Münchener volkswirtschaftlichen Studien. — Verlag der Cottaschen Buchhandlung, Stuttgart. — Preis 9,20 Mark.

In der vorbezeichneten sehr fleißigen, aber allerdings wohl nur für Fachleute bestimmten Studie weist der Verfasser nach, wie nicht die Belegenheit zur See, auch nicht die technische Vortrefflichkeit der Hafenanlagen und noch weniger eine ruhmvolle Vergangenheit, sondern in der Hauptsache eine gute Verbindung mit dem Hinterlande durch leistungsfähige Wasserstraßen die Voraussetzung der Verkehrsentwicklung eines Hafenplatzes bildet. Gegenüber dieser natürlichen Voraussetzung vermag die Tarifpolitik der Eisenbahnen im großen und ganzen nur eine ausgleichende und ergänzende Tätigkeit auszuüben, und auch die Schiffahrtskanäle, deren Benutzung mit technischen Schwierigkeiten verknüpft und mit Abgaben belastet ist, vermag der freien und leistungsfähigen

Wasserstraße auf den großen Flußläufen keinen Abbruch zu tun. Freilich sind die auf diesem Wirtschaftsgebiete miteinander ringenden Kräfte so vielgestaltig und die einander entgegenwirkenden Einflüsse so mannigfach, daß ein außerordentlich belebtes und in seinen Einzelheiten schwer zu erfassendes Verkehrsbild zustande kommt. Mannigfache, auf den ersten Blick befremdliche Erscheinungen auf dem Gebiete der Lokalpolitik werden erst unter dem so geschaffenen Gesichtswinkel verständlich, mancherlei unerfüllte Hoffnungen und eigenartige Wandlungen in der Verkehrsentwicklung auf Grund des hier vorgeführten Materials leichter begreiflich. Alles in allem indessen erkennt man in dem vom Verfasser gezeichneten Bilde, trotz des Auf- und Abwogens auf einzelnen Gebieten, ein so starkes Vorwärtsdrängen und eine so energische Betätigung der Kräfte, daß, zumal eine plötzliche Leistungsunfähigkeit unserer großen Binnenwasserstraßen nur theoretisch denkbar wäre, man daraus ein gutes Vertrauen für Deutschlands fernere wirtschaftliche Entwicklung gewinnen kann.

Südamerika, Handels- und Wirtschaftsgeographie. Von Fr. Heinemann und Th. Matth. Meyer in Hamburg. — Verlag von Hellmuth Wollermann, Braunschweig und Leipzig. — Preis 2,40 Mark.

Was man unter einer Handelsgeographie zu verstehen hat, erläuterten wir bei Besprechung des Eckertschen Buches — Rundschau 1905, Seite 397. — Das vorbenannte Buch ist zunächst für jüngere Handelsbeflissene bestimmt und außerdem geeignet, den geographischen Unterricht der Handelsschule zu unterstützen. Es behandelt in 14 Kapiteln die verschiedenen politisch getrennten Gebiete, die zumeist ja auch in gewissem Sinne getrennte Wirtschaftsgebiete darstellen. Jedem Kapitel ist ein Literaturnachweis beigegeben, der eine Vertiefung des Studiums gestattet, außerdem erleichtert ein über 12 Seiten ausgedehntes Sachregister die Benutzung des Buches. Wie bereits bei dem Eckertschen Buche erwähnt, halten wir derartige Kompendien auch für die Angehörigen der Marine für nützlich, sofern sie sich daraus leicht über Handel und Wandel der von ihnen angelaufenen Hafenplätze orientieren können.

Über Himmelsbeobachtungen in militärischer Beleuchtung. Von Hauptmann Stavenhagen. — Berlin 1907. Verlag der Treptow-Sternwarte. — Preis 1,50 Mark.

Die kleine Schrift, die auf wissenschaftlicher Grundlage beruht, aber nur elementare Kenntnisse beim Leser voraussetzt, will eine kurze, gemeinfaßliche und praktische Anleitung zur Beobachtung des Himmels für militärische Zwecke, insbesondere zu Ortsbestimmungen und zum Zurechtfinden im Gelände, geben. Karten und Magnetnadel werden nicht immer vorhanden oder zu benutzen sein. Dann bleibt nur die Orientierung nach den Gestirnen (Sonne, Mond, Planeten, Fixsterne) übrig, und wenn auch diese versagt, gibt noch der „Dämmerungsbogen" einen Anhalt. Alle diese Hilfsmittel werden einzeln erörtert. Mit Recht sagt der Verfasser, daß heute, in der Zeit der Kolonial- und Seekriege, die Himmelsbeobachtungen eine größere Bedeutung beanspruchen. Das vorliegende Buch ist daher äußerst dankenswert und verdient die weiteste Verbreitung unter den Offizieren.

Sammlung Göschen: **Deutsches Kolonialrecht** von H. Edler v. Hoffmann, Privatdozent an der Universität Göttingen. — Leipzig. G. J. Göschensche Verlagsbuchhandlung. — Preis 0,80 Mark.

Unsere Kolonien, die bis vor kurzem eigentlich die große Menge des deutschen Volkes nicht viel mehr interessierten wie den Bürger im „Faust" die Völker hinten weit in der Türkei, haben sich durch eine Fülle von teils erfreulichen und teils höchst unliebsamen Ereignissen in den Mittelpunkt der öffentlichen Aufmerksamkeit gedrängt. Besonders in neuester Zeit hat eine erhebliche Anzahl von zum größeren Teil auch an dieser Stelle besprochenen Büchern aus berufenen Federn von Land und Leuten und den wirtschaftlichen Aussichten der Schutzgebiete Kunde gegeben. Unter diesen Umständen erscheint es als

höchst verdienstlich, daß die bekannte „Sammlung Göschen“ eines ihrer kleinen Bändchen einer Darstellung des Kolonialrechtes gewidmet hat. Beim Kolonialrecht sind schärfer und deutlicher als bei den sonstigen Rechtsgebieten die wirtschaftlichen Gründe seiner Einführung und Gestaltung erkennbar; eine Bearbeitung dieses Stoffes gewährt deshalb zugleich einen Einblick in die Verhältnisse, durch die es geschaffen ist, und unter denen es zur Anwendung gelangt. Demgemäß bietet die Beschäftigung mit dem Gegenstande Gelegenheit, sich mit diesen Verhältnissen vertraut zu machen und ein Urteil sowohl über die vorhandenen Zustände wie über die Voraussetzungen ihrer Ausgestaltung zu gewinnen. Das Hoffmannsche Buch ist deshalb sehr geeignet, gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt dem gebildeten Laien eine Grundlage für die Beurteilung der eine Entscheidung heischenden kolonialen Fragen zu gewähren, und sei aus dieser Erwägung allgemeiner Beachtung anempfohlen.

Die Seereisen zu Heil- und Erholungszwecken — ihre Geschichte und Literatur Von Sanitätsrat Dr. Edmund Friedrich zu Dresden. — Berlin 1906. Verlag von Vogel & Kreienbrink.

In England und auch in Frankreich kannte man schon seit langer Zeit Reisen auf Schiffen für Kranke, insbesondere für Tuberkulöse. Doch galten die Schiffe hierbei mehr als bequeme und zweckmäßige Transportmittel zum und vom Heilort denn als Heilorte selbst. Das Schiff aber, oder vielmehr die Seereise als solche als wesentlichsten Heilfaktor für die Behandlung bestimmter Krankheiten zu verwenden, diesen Plan hegte man ebenfalls schon in den erwähnten Ländern, und man hegt ihn seit einiger Zeit auch in Deutschland. Auf dem Papier sind bereits die „Schiffssanatorien“ fertig, und der Stapellauf der ersten schwimmenden Heil- und Erholungsstätte soll sogar nicht mehr fern sein. Zu den theoretischen Erwägungen, und ohne solche plant der gründliche Deutsche nichts, gehörte auch das Studium der Erfahrungen der Ärzte, die selbst zur See gefahren waren oder die ihre Kranken auf Seereisen geschickt hatten. Die Literatur hierüber war sehr zerstreut, und es ist ein Verdienst des Sanitätsrates Dr. Friedrich, sie mit großer Mühe in dem vorliegenden Werke zusammengetragen zu haben. Leider fehlt es der wertvollen Sammelarbeit an Übersichtlichkeit. Das wird ihr Studium erschweren. Als Extrakt der Arbeit ist zu verzeichnen: Es hat immer Ärzte gegeben, die Seereisen für bestimmte Kranke für nützlich und heilbringend hielten und immer solche, die sie nach ihren Erfahrungen, wenn überhaupt, nur sehr beschränkt zu Heilzwecken empfehlen konnten. Zu den ersteren gehörten in der Mehrzahl Ärzte am Lande, ihnen gegenüber standen und stehen die meisten Marineärzte.

Vielleicht schaffen die deutschen Schiffssanatorien, zu denen auch die Marineärzte Zutrauen haben, Einigung in den verschiedenen Ansichten. Dr. Uthemann.

Arbeiterausschüsse. Von Heinrich Koch S. J. Herausgegeben vom „Arbeiterwohl, Verband für soziale Kultur und Wohlfahrtspflege“. — München-Gladbach, Verlag der Zentralstelle des Volksvereins für das katholische Deutschland. — Preis 2,— Mark.

Das sehr lesenswerte Buch bringt eine Darstellung der Wege, auf denen die Einrichtung der Arbeiterausschüsse in der Privatindustrie wie innerhalb der unter staatlicher Leitung stehenden Gewerbebetriebe zur Einführung gelangt ist und sich allmählich unter sehr erheblichen Reibungswiderständen in der Praxis durchgerungen hat. Überall begegnete das neue Institut zunächst dem Mißtrauen bei Arbeitgeber und Arbeitnehmer, nur sehr langsam räumte man die bevormundenden Schranken weg, und vielfach konnte man sich nicht entschließen, den Arbeiterausschüssen mehr als ein Scheindasein einzuräumen. Wo man ihnen die nötige Bewegungsfreiheit gab, haben sie sich zumeist als ein nützliches Verbindungs- und Vermittlungsglied erwiesen; auch den Arbeiterausschüssen der Marineverwaltung wird diese Anerkennung zuteil. Wir halten uns verpflichtet, die Aufmerksamkeit unseres Leserkreises auf diese interessante Arbeit hinzulenken.

Die Entwicklung der Motor-Luftschiffahrt im 20. Jahrhundert. Von Major Groß. — Berlin 1906. Otto Salle. — Preis 1,— Mark.

Das vorbenannte Heft enthält auf 31 Seiten einen Vortrag, den Major Groß, der Kommandeur des preußischen Luftschiffer-Bataillons, gelegentlich des 25jährigen Jubiläums des deutschen Vereins für Luftschiffahrt gehalten hat. In diesem Vortrage werden die verschiedenen Wege dargelegt, die Männer, wie Graf Zeppelin, Major v. Parseval und in Frankreich die Gebrüder Lebaudy bzw. der Ingenieur Juillot gegangen sind, um jeder auf seine Weise das Problem des Luftschiffes mit ausreichender Eigenbewegung zu lösen. Der Vortrag ist ungemein knapp und klar und sehr geeignet, auch dem Laien den Gegenstand des Problems und die Aussichten der verschiedenen Lösungen vor Augen zu führen. Drei Bilder von den drei verschiedenen lenkbaren Luftschiffen vervollständigen die zu einer allgemeinen Information außerordentlich brauchbare Veröffentlichung.

Abels **Untersuchungen über Schießbaumwolle** (Researches on Gun-cotton) in deutscher Bearbeitung von Dr. Bernhard Pleus.

Der Verfasser hat es unternommen, die grundlegenden Arbeiten Abels über die Schießwolle den deutschen Fachgenossen durch eine deutsche Bearbeitung zugänglicher zu machen. Das Unternehmen darf als ein sehr zweckmäßiges begrüßt werden, da die Abelschen Originalabhandlungen wohl nicht jedem Interessenten so leicht zugänglich sind, wie es bei ihrer grundlegenden Bedeutung wünschenswert erscheint. Seit den vier Jahrzehnten ihres Erscheinens in den Jahren 1866/67 haben die Arbeiten Abels an Interesse nichts eingebüßt, sie haben im Gegenteil eher gewonnen, nachdem die Schießbaumwolle erst jetzt das geworden ist, als was man sie bei ihrer Entdeckung etwas verfrüht ansah, ein wertvolles, verbessertes Schießmittel als Ersatz für das Schwarzpulver, das seine jahrhundertelange Alleinherrschaft damit verloren hat; der sonstigen technischen Bedeutung der Schießwolle sei hier nur beiläufig Erwähnung getan. Der Arbeit des Verfassers ist weiteste Verbreitung in Fachkreisen zu wünschen. St.

Wildas Diagramm- und Flächenmesser, D. R. G. M. 260289. — Verlag von Dr. Max Jänecke, Hannover. — 2,— Mark.

Dieser Flächenmesser soll ein Planimeter ersetzen. Eine durchsichtige Zelluloidplatte von 12 × 18 cm Größe ist mit einem Netz schwarzer Linien bedruckt. Die Platte wird, mit einer Seite an einem Lineal liegend, über der auszumessenden Fläche mittels einer Nadel entlanggeführt. Durch Versetzen der Nadel addieren sich die Ordinaten der Fläche, so daß man dann an dem letzten Fußpunkt der Nadel die gemessene Fläche in Quadratzentimetern an der hierfür berechneten Ordinatenbezeichnung ablesen kann. Bei Diagrammen findet man die Mittelordinate des Diagramms durch Division der Fläche durch die Länge.

Der Grundgedanke für die Konstruktion dieses Flächenmessers ist sehr gut. Der Flächenmesser würde sich für den praktischen Gebrauch zur Berechnung von Diagrammen eignen, wenn die Ausführung besser wäre. Diese läßt aber zu wünschen übrig. Der Verleger würde gut tun, den Diagrammmesser in anderer Ausführung in den Handel zu bringen und gleich eine Vorrichtung zum Aufspannen des Indikatorpapiers mitzuliefern. Ein guter, billiger Diagrammmesser würde dann wohl viele Käufer finden. Grühn.

Elektrische Maschinen und Verkehrsmaschinen. Von Oberingenieur A. Rotth. — Verlagsbuchhandlung Alfred Schall. Verein der Bücherfreunde.

Das vorliegende Buch stellt sich dar als die versprochene Fortsetzung eines früheren Werks desselben Verfassers: „Vom Werden und Wesen der Maschine", dem wir im Jahrgang 1904, Seite 1300, eine Besprechung widmeten. Dadurch, daß beide Bücher vom „Verein der Bücherfreunde" in Vertrieb genommen sind, ist ihr Wesen und Inhalt

vielleicht am besten charakterisiert, denn dieser bezweckt, allen Freunden einer guten gediegenen literarischen Unterhaltung eine solche zu bieten und sie durch das Gebotene zu weiterem Verbleib im Vereine anzuregen. Demgemäß sind die Bücher für ein Laienpublikum geschrieben, sie sind aber weit davon entfernt, „volkstümlich“ im landläufigen Sinne zu sein. Der Verfasser bestrebt sich vielmehr, „mit heißem Bemühen“ seinen Lesern klar zu machen, daß und weshalb die einzelnen Maschinen so und so beschaffen sind, weshalb man, um zu Besserem zu gelangen, von dem ursprünglich Einfachen zum Komplizierten fortgeschritten ist und daß man trotzdem noch jetzt bei mancher maschinellen Einrichtung vor der empirisch gefundenen Tatsache steht, ohne theoretisch berechnen zu können, wie das Zweckmäßigste und Beste beschaffen sein müßte. So teilt sich das heiße Bemühen des Verfassers gewissermaßen dem Leser mit, und er fühlt sich — wenn er überhaupt Sinn für einen solchen Stoff hat — davon bald ebenso gefesselt wie von einer spannenden Unterhaltungslektüre. Im einzelnen behandelt das Buch die elektrischen Maschinen, die Maschinen zum Fördern von Flüssigkeiten und Gasen, die Fuhrwerke, vom einfachsten beginnend bis zum Elektromobil und Schleppzug, die Schienenfuhrwerke und das Schiffswesen, in welch letzterem sich ja vielleicht die tastende Erfahrung am schwersten zur wissenschaftlichen Betrachtung durchgerungen hat. Wir wiederholen: Die Rotthschen Bücher sind nicht für den Fachmann geschrieben, sie bieten auch keine volkstümliche Belehrung und sind demgemäß auch keine Jugendlektüre. Dem wissensdurstigen Laien aber entwickeln sie, daß und weshalb unsere heutige technische Welt so und so beschaffen ist, und deshalb wird es auch den Fachmann interessieren, zu sehen, wie der Verfasser dieser schwierigen Aufgabe gerecht geworden ist.

Von dem im Verlage von Julius Springer in Berlin erscheinenden **„Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft“**, Preis 40,— Mark, liegt für 1907 der achte Band vor. An der Hand des am Schlusse beigegebenen Inhaltsverzeichnisses der früheren Bände stellten wir fest, daß diese vom ersten Bande für 1900 an bei der Schriftleitung zur Vorlage gekommen und jeweilig an dieser Stelle, zuletzt für 1906, Seite 650, besprochen worden sind. Jeder der bisherigen Bände brachte als Titelbild das Porträt eines im letztvergangenen Jahre verschiedenen hervorragenden Mitglieds der Gesellschaft. Diesmal ist die Wahl auf das energisch-charaktervolle Bild des Kapitäns z. S. Stenzel gefallen. Als weitere sehr interessante Kunstbeilage ist die Abbildung des silbernen Modellschiffes der Kurbrandenburgischen Fregatte „Friedrich Wilhelm zu Pferde“ zu nennen, das die Stiftung der Gesellschaft zur Silberhochzeit ihrer Kaiserlichen Majestäten darstellt. Der Inhalt des Bandes ist von uns an anderer Stelle („Marine-Rundschau“, Januarheft 1907, S. 47) eingehend gewürdigt worden. Vor der Öffentlichkeit nahm die Abhandlung von Walter Boveri über „Die Verwendung der Parsons Turbine als Schiffsmaschine“ die meiste Aufmerksamkeit in Anspruch, während bei Durchsicht des Jahrbuches der hochinteressante Aufsatz von Professor W. Laas über die Entwicklung und Zukunft der großen Segelschiffe mit seinen zahlreichen instruktiven Abbildungen und graphischen Darstellungen am meisten in die Augen fällt. Ein fesselndes Stück Kulturgeschichte bietet neben den technisch interessanten Darlegungen der Aufsatz von Hermann Paschen: „Die »Weser«, das erste deutsche Dampfschiff und seine Erbauer“. Die Sommerbesichtigung war diesmal dem Stettiner „Vulcan“ gewidmet; die dem bezüglichen Bericht beigegebenen Abbildungen haben z. T. auch in der vom Vulcan anläßlich seines 50 jährigen Jubiläums veranstalteten Festschrift Verwendung gefunden. Der Geschäftsbericht gibt von einer befriedigenden Entwicklung der Gesellschaft, insbesondere auch in finanzieller Hinsicht, Kunde.

Moderne Feldhaubitzen. Von Hauptmann Roskoten. Mit 15 Abbildungen. — Oldenburg. — G. Stalling. — Preis 3,50 Mark.

Ein wertvolles, sehr klares und allgemein verständliches Buch, das allen dringend empfohlen wird, die sich über die Feldhaubitzfrage unterrichten wollen. Diese Frage ist

zur Zeit von besonderer Wichtigkeit, seitdem man bestrebt ist, auch die Steilfeuergeschütze des Feldkrieges nach dem Prinzip des Rohrrücklaufs zu konstruieren. Nach kurzer Darstellung der Entwicklung der Feldsteilfeuergeschütze bis zur Gegenwart wird durch Schilderung der Konstruktionsgrundsätze ein klares Bild der modernen Feldhaubitze entworfen.

Moderne Feldkanonen (mit langem Rohrrücklauf). Von Hauptmann Roskoten. Mit 22 Abbildungen. — Oldenburg 1906. G. Stalling. — Preis 4,25 Mark.

Die Schrift verdient dieselbe Anerkennung wie das vorstehend besprochene Buch desselben Verfassers. In zusammenfassender Weise wird ein kurzer Überblick über die moderne Rohrrücklaufkanone sowohl über das Material wie über ihre Anwendung in schießtechnischer und taktischer Beziehung gegeben. Das Buch kann den Offizieren aller Waffen warm empfohlen werden.

Neuer Schnellangriff auf ein modernes Fort. Von Hauptmann Blanc. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 0,75 Mark.

Eine interessante kleine Schrift. Ausgehend von der gesteigerten Waffenwirkung, insbesondere von der Ausbildung des Steilfeuerschusses, durch den der Angriff eine ungemeine Überlegenheit erlangt, verwirft der Verfasser das bisherige Angriffsverfahren gegen ein modernes Fort. Er will sich nicht darauf einlassen, von ferne die starken Schutzmittel des Verteidigers niederzukämpfen, sondern nur das niederkämpfen, was das Vorgehen der Infanterie verhindert, nämlich die Flachbahnbatterie und die Infanteriestellungen, während die übrigen Verteidigungsmittel nur niedergehalten werden. Die Infanterie geht dann möglichst nahe an das Fort heran. Ein sehr beachtenswerter Vorschlag.

Angewandte Taktik und Aufgaben. Von v. P. — Berlin 1907. Liebelsche Buchhandlung. — Preis 1,50 Mark.

Die Aufgaben behandeln kleinere gemischte Verbände bis zur Division hinauf. Die Lösungen sind beigefügt, Karten sind nicht beigegeben. Ein besonderes Bedürfnis für eine solche Sammlung liegt mit Rücksicht auf die zahlreichen vorhandenen derartigen Bücher nicht vor. Immerhin kann die vorliegende Schrift vielfach, z. B. für die Vorbereitung zur Kriegsakademie, von Nutzen sein.

Der Kampf um Sperrbefestigungen. Von Hauptmann Stavenhagen. — Sondershausen 1907. Verlag von Eupel.

Die kleine Schrift ist zugleich als Nachtrag zu dem bekannten Grundriß des Festungskrieges von demselben Verfasser gedacht. Sie soll den Neuerungen und Fortschritten der Kriegstechnik sowie den neuen amtlichen deutschen Vorschriften Rechnung tragen, beschränkt sich aber aus Raummangel darauf, zunächst nur den Kampf um Sperrbefestigungen entsprechend umzuarbeiten, bis eine neue Auflage des Grundrisses erscheinen kann. Es wird ein klares, anschauliches Bild dieses Kampfes entworfen, das für die Offiziere der Armee wie der Marine von großem Interesse ist. Möge bald eine zweite Auflage des Grundrisses folgen.

Der Schießunteroffizier. Aus der Praxis für die Praxis. Von Major v. Holleben. — Preis 0,60 Mark.

Beiträge zur praktischen Ausbildung der Infanteriekompagnie im gefechtsmäßigen Schießen. Von Hauptmann Jürries. — Preis 1,40 Mark.

Beide kleinen, im Verlag der Liebelschen Buchhandlung erschienenen Schriften sind recht praktisch verfaßt und sind wohl geeignet, den bestimmten Zweck zu erfüllen.

Die staatsbürgerliche Sonderstellung des deutschen Militärstandes. Von Erich Schwenger. Band III, Heft I, der „Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht“ von Zorn und Stier-Somlo. — Tübingen 1907. Verlag von J. C. B. Mohr. — Preis 4,— Mark.

Die vorliegende Abhandlung bringt in zwei Hauptabschnitten die allgemeine und die besondere Sonderstellung des deutschen Militärstandes in bezug auf die politischen und bürgerlichen Rechte und in letzterer Richtung auch die Ansprüche aus dem persönlichen Militärdienst in Hinsicht auf die Gebührnisse und spätere Versorgung zur Darstellung. Müßten wir eine fachwissenschaftliche Kritik der Abhandlung, für die es uns aber an Raum und Zeit gebricht, für unseres Amtes halten, so hätten wir einige kleine Ausstellungen zu machen. Diese sind aber nicht von Erheblichkeit, und wir stehen nicht an, das kleine Werk, das in seiner Knappheit zu allgemeiner Information sehr geeignet ist, der Beachtung unseres Leserkreises anzuempfehlen.

Musterung, Aushebung und Prüfungsgeschäft. Für Sanitätsoffiziere und die bei diesen Geschäften mitwirkenden Offiziere und Zivilbeamten übersichtlich dargestellt von Generaloberarzt Dr. O. Kunow. Zweite vermehrte und umgearbeitete Auflage. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 3 Mark.

Zunächst für den Sanitätsoffizier des Heeres bestimmt, bildet das Buch auch für den Marine-Sanitätsoffizier, der zur Schiffermusterung kommandiert ist, eine wertvolle Anleitung. Aber auch für die jüngeren Oberärzte der Marineteile enthält es viel Wissenswertes, besonders im dritten Abschnitt, der die ärztliche Untersuchung umfaßt. Hervorragend ist hier die ausführliche Anleitung für die Untersuchung der Augen und des Herzens. Aus diesem Abschnitt wird der junge Assistenzarzt für seinen Dienst bei der Untersuchung gesunder und kranker Marinemannschaften ebenfalls manch wertvolle praktische Belehrung erhalten. Das Buch ist deshalb den jüngeren Marine-Sanitätsoffizieren zur Beschaffung warm zu empfehlen und eignet sich besonders auch zur Verwendung beim Unterricht in Dienstkenntnis für die Assistenzärzte, Unter- und einjährig-freiwilligen Marineärzte. Dr. Uthemann.

Deutscher Camera-Almanach 1907. III. Jahrgang. — **Das Objektiv im Dienste der Photographie.** Von Dr. E. Holm. — Verlag von Gustav Schmidt, Berlin. Preis 2,— Mark.

Die beiden Publikationen seien der Beachtung unserer Amateurphotographen anempfohlen. In dem Almanach finden wir vor allem die Objekte hinsichtlich ihrer photographischen Bewertung behandelt und diesen Gegenstand durch einen sehr reichhaltigen Bilderschmuck beleuchtet, während das Holmsche Buch die verschiedenen Apparate bespricht und hiermit dem Händler wie dem Käufer dienen will. In dem zweiten Teil, der über die Benutzung der Apparate Auskunft gibt, knüpft die Darstellung an die Erzeugnisse der Firma Goerz, Friedenau, an. Auch diesem Buche sind zahlreiche Illustrationen beigegeben, die aber mehr zur Belehrung und Erläuterung denn als Buchschmuck dienen.

Artilleristische Monatshefte. Verantwortlich geleitet von H. Rohne, Generalleutnant z. D. — Berlin. Verlag von A. Bath. — Jährlich 24 Mark.

Die beiden ersten Hefte dieser neu ins Leben getretenen, von dem in der preußischen Armee und über sie hinaus als Fachmann rühmlichst bekannten Generalleutnant H. Rohne geleiteten artilleristischen Monatsschrift liegen mit einem reichen Inhalt vor, der gleichzeitig als ein Bild des Programms dieser Hefte gelten kann. Der in den Einführungsworten aufgestellten Behauptung, daß der Offizier in unserer schnellebigen Zeit unbedingt eines Fachorgans bedürfe, „das ihn auf dem laufenden erhält, seine Anschauungen berichtigt, seine Einsicht vertieft, seine Urteilskraft stärkt“, muß unbedingt zu-

gestimmt werden. Soweit das Studium der beiden ersten Hefte ein Urteil gestattet, scheint die Rohnesche Monatsschrift durchaus geeignet, solchem Bedürfnis abzuhelfen. Für den Seeoffizier ist es erfreulich, gleich zu Anfang in den Heften eine Abhandlung über die artilleristischen Erfahrungen aus dem Russisch-japanischen Seekriege zu finden, die von großem Interesse ist. Das Hauptverdienst dieses Aufsatzes liegt darin, daß er dem Leser eine Zusammenstellung des gesamten bekannt gewordenen Materials über die artilleristischen Erfahrungen des Krieges bietet, wobei auch die ausländische Fachpresse in ausgiebiger Weise berücksichtigt ist. Die Abhandlung bietet daher eine wertvolle Ergänzung zu den bisher in „Nauticus“ und „Marine-Rundschau“ gebrachten Veröffentlichungen. Die ferneren Aufsätze der beiden ersten Hefte behandeln vorwiegend armeeartilleristische Stoffe, bieten indes vom allgemein-artilleristischen Standpunkt auch weiteren Kreisen manches Interessante. Unter dem Abschnitt „Verschiedenes“ findet sich eine sachliche Rundschau bei den Militärmächten. „Bücherschau“, „Zeitschriftenschau“, „Patentschau“ bilden den Schluß des Monatsheftes und liefern ein reiches Quellenmaterial für alle Zweige artilleristischen Studiums. G. J.

Wie bewerbe ich mich um eine Zivilstelle? Unentbehrlicher Ratgeber und Wegweiser für den Militäranwärter. Von M. Walter, Bureauassistent. — Berlin 1907. Militäranwärter-Bibliothek, Band 1. — Verlag der Liebelschen Buchhandlung.

Der Titel besagt, was in dem kleinen Büchlein zu finden ist. Neben den Bestimmungen bietet es Muster zu Eingaben und eine Reihe recht brauchbarer Verhaltungsmaßregeln. Das kleine Buch wird auch dem Unteroffizier der Marine beim Übergang in den Zivildienst von Nutzen sein.

Der Preis des **Kleinen Brockhaus** beträgt pro Band 12 Mark, im ganzen also 24 Mark, worauf wir im Anschluß an unsere Notiz auf Seite 267 des Februarheftes besonders aufmerksam machen.

Der **Kaiserin Augusta-Verein für deutsche Töchter**, Berlin W 62, Lützowplatz Nr. 8, hat uns seinen Jahresbericht für 1906 mit der Bitte vorgelegt, unserem Leserkreise von seinem Inhalte Kenntnis zu geben. Dieser Verein wurde nach dem Deutsch-französischen Kriege gegründet, um den hilfsbedürftigen Töchtern der im Kampfe fürs Vaterland gebliebenen Offiziere und ihnen im Range gleichstehenden Chargen seine Fürsorge angedeihen zu lassen. — Nachdem dieser Zweck nunmehr in der Hauptsache erfüllt, hat der Verein auf Wunsch seiner Protektorin, Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin, beschlossen, seine Organisation für künftige Kriege aufrechtzuerhalten und inzwischen seine Hilfstätigkeit auf die Opfer des Friedensdienstes des Heeres, der Marine und der deutschen Schutztruppe auszudehnen. In diesem Sinne hat er im letzten Jahre einer größeren Anzahl von jungen Mädchen Erziehungs- und sonstige Beihilfen zugewendet und andere in ihrem Fortkommen durch Förderung ihrer Berufsausbildung unterstützt. Außerdem hat er anläßlich der Silberhochzeit unseres Kaiserpaares eine Freistelle in der Kaiserin Augusta-Stiftung in Potsdam errichtet, die von Ostern 1907 ab der Tochter eines im Dienst tödlich verunglückten Offiziers verliehen worden ist. Indem wir hiermit der Bitte des Vereins gern entsprechen, fügen wir hinzu, daß Beiträge und Beitrittserklärungen an den Schatzmeister des Vereins, Geheimen Regierungsrat H. Meyer, SO 16, Michaelkirchplatz Nr. 23 in Berlin zu richten sein würden.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Albrecht, M. F., und Vierow, C. S.: Lehrbuch der Navigation und ihrer mathematischen Hilfswissenschaften. 9. Auflage. — Berlin 1906. R. v. Decker. 16,00 Mark.

Asiaticus: Die Aufklärung im Russisch-Japanischen Kriege. — Berlin 1907. R. Schröder. 2,50 Mark.

* Benischke, Dr., G.: Die wissenschaftlichen Grundlagen der Elektrotechnik. — Berlin 1907. J. Springer. 12,00 Mark.

Bodart, Dr., G.: Militär-historisches Kriegslexikon. 1618 bis 1905. — Wien und Leipzig 1907. C. W. Stern. à Lieferung 3,50 Mark.

* Harbeck, Ch. T.: A contribution to the bibliography of the history of the United States Navy. — Cambridge 1906.

* Heiman, Dr., H.: Die Neckarschiffer. — Heidelberg 1907. C. Winter. 13,00 Mark.

* Hershey, A. S.: The international law and diplomacy of the Russo-Japanese war. — New York 1906. Macmillan & Co. 12 sh. 6 d.

* Johnson, W. F.: Four centuries of the Panama Canal. — London 1907. Cassell & Co. 12 sh.

Martin, R.: Berlin—Bagdad. Das deutsche Weltreich im Zeitalter der Luftschiffahrt 1910—1931. — Stuttgart und Leipzig 1907. Deutsche Verlags-Anstalt. 2,50 Mark.

Neubaur, Dr., P.: Der Norddeutsche Lloyd, 1857 bis 1907. — Leipzig 1907 Fr. W. Grunow. 50,00 Mark.

* Parlow, H.: Die hohe See. Ein Schiffsroman. — Dresden 1907. C. Reißner. 4,00 Mark.

* Rey, F.: La guerre russo-japonaise au point de vue du droit international. I. — Paris 1907. A. Pedone. 3,20 Mark.

* Riquoir, A.: L'encouragement des marines marchandes. — Paris 1906. A. Rousseau. 4,80 Mark.

* Tait, W.: A history of Haslar hospital. — Portsmouth 1907. Griffin & Co. 2 sh. 6 d.

Thilo v. Trotha: Kriegsgeschichte. 1. Teil: Die Kriegsgeschichte und der Krieg. — Berlin 1907. R. Schröder. 1,50 Mark.

* Weale, B. L. P.: Indiscreet letters from Peking. — London 1907. Hurst & Blackett. 7 sh. 6 d.

* Wegner, R.: Eine praktisch brauchbare Gasturbine! — Rostock i. M. 1907. C. J. E. Volckmann. 1,00 Mark.

* Zehden, Dr., K.: Handelsgeographie. 10. Auflage. — Wien 1906. A. Hölder. 6,00 Mark.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Marine engine. Horse power, what is it? The relation between speed consumption and horse-power.	Nautical Magazine, 1907, Nr. 2, 3.
Tonnage et armament.	Y., Nr. 1510, 16. 2. 07.
The battleship of the future.	S. A., 9. 2., 16. 2., 2. 3. 07.
Die Entwicklung der Linienschiffe und Kreuzer seit dem Russisch-Japanischen Kriege.	Prometheus, Nr. 905.
Making a battleship.	N. M. R., 21. 2. 07.
Die Schiffsdampfturbine.	Die Turbine, Jahrg. 3, Nr. 7, 8.
Schiffsvibrationen.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ing., 1907, Nr. 8.
The »Dreadnought«.	E., 22. 2. 07.
Der Schiffbau im Jahre 1906.	S., Jahrg. 8, Nr. 10.
Der Dampfturbinenantrieb von Schiffen.	Ebenda.
Das Frahmsche Resonanztachometer und dessen Verwendung als Umdrehungsfernzeiger für Kriegs- und Handelsschiffe.	Ebenda.
Berechnung eines kontinuierlichen Schottes auf vorwiegend graphischem Wege.	Ebenda.
Herstellung der Schiffsschraube in Stahlformguß.	Stahl und Eisen, 1907, Nr. 9.
Die Änderung der Umlaufzahl und des Wirkungsgrades von Schiffsschrauben mit der Fahrtgeschwindigkeit.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ing., 1907, Nr. 9.
500 KW.-Dampfturbine.	Ebenda.
The Geyer patent reversible propeller.	Marine Engineer, 1. 3. 07.
The screw propeller.	Ebenda.
The deformation of propeller-blades.	Eg., 1. 3. 07.
Les cuirassés anglais type »Nelson« et nos »Danton«.	A. Ma., 28. 2. 07.
Frankreichs und Englands Kriegschiffsbauten 1907.	I. R. A. F., März 1907.
The trial of the battleship »Vermont« and »Minnesota«.	M. E., März 1907; N. G., 7. 3. 07.
The dimensions, proportions and forms of ships.	M. E., März 1907.
International opinion on future battleship design.	N. L. J., März 1907.
Der Stand des internationalen Kriegschiffsbaues.	U., Jahrg. 9, Nr. 25.
Englische und deutsche Normalprofile im Handelsschiffbau.	Stahl und Eisen, 13. 3. 07.
The cruiser of the future.	Eg., 15. 3. 07.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Die allmähliche Zersetzung der Schießwolle beim Lagern.	Z. S. u. S., 1907, Nr. 3, 5.
Über einen Gewehrrücklaufmesser.	Z. S. u. S., 1907, Nr. 3.
Why the big one-caliber-gun battleships are best.	S. A., 9. 2. 07.
Sollen wir bei unserem 28 cm-Geschütz bleiben?	D. F., 1907, Nr. 3.
Das Gewehr der Zukunft und seine Wirkung.	D. O., 1907, Nr. 10.

Altes und Neues aus dem mittelalterlichen Geschützbau.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ing., 1907, Nr. 10.
Maschinengewehre und ihre Verwendung.	J. A. M., März 1907.
Turmdrehmaschine der Kriegschiffe der Vereinigten Staaten.	N. G., 28. 2. 07.
Einiges über moderne Geschoßwirkung der Schiffsartillerie.	U., Jahrg. 9, Nr. 25.

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

The torpedo situation.	A. N. J., 9. 2. 07.
Les sous-marins et la guerre navale.	A. Ma., 15. 2. 07.
Limitations of diving submarines.	N. M. R., 21. 2. 07.
Die Entwicklung des Unterseebootswesens in Frankreich.	Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 11.
Le matérial de sauvetage des sous-marins.	M. d. F., 1907, Nr. 9.
New Italian torpedo-boat destroyers.	N. G., 14 2. 07.
La navigation sous-marine.	L. M., 1907, Nr. 2.
The motor torpedo-boat, a new type.	S. A. Suppl., 23. 2. 07.
The diving submarine.	N. M. R., 7. 3. 07.
Unterseeboote.	Das Motorboot, 1907, Nr. 6.

Küstenverteidigung, Landungen.

Die Armierung von Küstenbefestigungen.	Armeeblatt, 1907, Nr. 4, 6, 10.
Die Küstenverteidigung der Vereinigten Staaten von Amerika.	I. R. A. F., März 1907.
Die Befestigungen der Kintschou-Stellung.	K. T., 1907, Nr. 3.

Maritime und militärische Fragen.

The President on battleships.	Army and Navy Register, 19. 1. 07.
Matériel suranné.	Y., Nr. 1510, 16. 2. 07.
Le grade de capitaine de corvette.	M. d. F., 1907, Nr. 7.
The tactical qualities of the »Dreadnought« type of battleship.	S. A. Suppl., 9. 2. 07.
The naval manoeuvres 1906.	N. M. R., 21. 2., 28. 2. 07; T. i. S., 1907, Nr. 1; A. N. G., 23. 2. 07.
The Italian navy.	N. M. R., 21. 2. 07.
Die militärischen Machtmittel der Japaner.	Grenzboten, 1907, Nr. 8.
Defence of maritime commerce.	Eg., 22. 2. 07.
Les corps des hydrographes.	M. d. F., 1907, Nr. 8.
Die italienischen Flottenmanöver 1906.	M. S., 1907, Nr. 3.
Regelung der Offizierstandesfrage in der Vereinigten Staaten-Marine.	Ebenda.
Gebrauch der Schiffsmaschinenkomplexe bei taktischen Manövern.	Ebenda.
North Sea strategy. Future of the Home Fleet.	N. M. R., 28. 2. 07.
The training of naval officers.	Ebenda.
Pour la vitesse!	Y., Nr. 1512, 2. 3. 07.
Give us a better battleship.	A. N. J., 23. 2. 07.
The coming struggle for sea-power. The United States Navy.	U. S. M., März 1907.
A.B.G.B.S. (All-big-gun battleship.) By Black Joke.	Ebenda.
Årsberättelse i bestycking och beväpning 1906.	T. i. S., 1907, Nr. 1.

Sulle nuove navi di linea.	Ri. M., Januar 1907.
La tactique navale.	M. d. F., 1907, Nr. 10.
Speed of battleships.	N. M. R., 14. 3. 07.
Les ingénieurs de l'artillerie navale.	Y., Nr. 1514, 16. 3. 07.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Naval policy.	Eg., 15. 2. 07; N. M. R. 14. 3. 07.
State of the fleet.	N. M. R., 21. 2. 07.
Personality and policy. By Lord Ch. Beresford.	Ebenda.
Budget der K. und K. Kriegsmarine für 1907.	M. S., 1907, Nr. 3.
Kolonial- und Flottenpolitik.	D. F., 1907, Nr. 3.
The navy estimates.	S. W., 6. 3. 07; A. N. G., 2. 3. 07; N. L. J., März 1907; Eg., 8. 3. 07; N. M. R., 7. 3., 14. 3. 07; M. d. F., 1907, Nr. 10.
Naval reductions.	E., 8. 3. 07.
The naval debate.	A. N. G., 9. 3. 07.
La marine au parlement.	M. d. F, 1907, Nr. 10, 11.
Il bilancio della marina 1907/08.	Ri. M., Beiheft Januar 1907.

Bildungswesen.

L'école des gabiers.	Y., Nr. 1513, 9. 3. 07.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

The new naval docks at Devonport.	Eg., 15. 2., 1. 3. 07.
Modell eines Schiffshebewerkes für d. Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin.	Das Schiff, 22. 2. 07.
Ufermauer in Eisenbeton zum Abschluß der Helling I auf der Werft Danzig.	Deutsche Bauzeitung, 1907, Nr. 4.
Leuchtturmausführungen in Eisenbeton auf den Philippinen.	Ebenda.
Der Suezkanal.	M. S., 1907, Nr. 3.
Ferro-concrete sea defences.	E., 1. 3. 07.
Vom Panamakanal.	Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 12.
The Panama canal works.	E., 15. 3. 07.

Sanitätswesen.

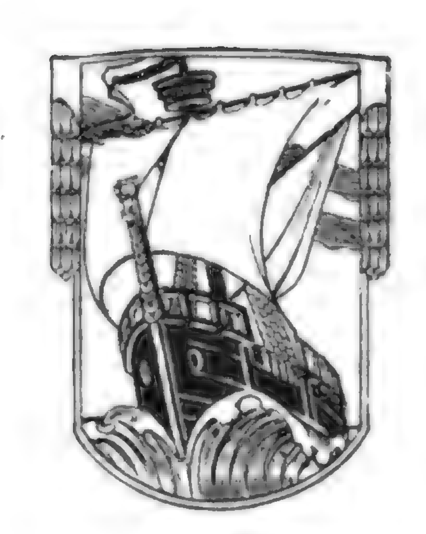
Hospital ship in war.	A. a. N. R., 19. 1. 07.
Augenhygiene bei der Truppe.	Der Militärarzt, 1907, Nr. 4.
Tropical hygiene.	The Military Surgeon, Vol. 20, Nr. 2.
Über Gelbfieber in Afrika.	S. T. H., 1907, Nr. 5.
Einiges über die Tuberkulose und ihre Beziehungen zum Seeverkehr.	Ebenda.
Über eine neue Methode zu böswilliger Militärdienstentziehung.	Dtsch. Militärärztl. Ztschr., 1907, Nr. 5.
Le navire salubre.	R. M., 1907, Nr. 2.
Notes complémentaires relatives au hamac utilisé comme moyen de transport des blessés.	A. M. N., 1907, Nr. 1.

Verwaltungsangelegenheiten.

Les services d'administration et de controle dans la marine.	Y., Nr. 1511, 23. 2. 07.

Rechtsfragen.	
Das Schiedsgericht über die Wegnahme amerikanischer Schoner durch russische Kreuzer.	M. Sb., November 1906.
Koloniale Fragen.	
Koloniale Finanzprobleme.	D. K., 1907, Nr. 4.
Kolonialkongresse und koloniale Propaganda.	D. K. Z., 1907, Nr. 9.
Die Kolonialpolitik Frankreichs.	Export, 1907, Nr. 10.
Yacht- und Sportangelegenheiten.	
Seetüchtige Motoryacht. — Preisausschreiben.	Das Motorboot, 1907, Nr. 4, 5.
Der Kampf um den Pokal von Frankreich.	D. Y., Jahrg. 3, Nr. 16.
Les effectifs des équipages sur les grands yachts.	Y., Nr. 1511, 23. 2. 07.
Le recrutement du yachting.	Ebenda.
Die Hamburger Schwertyacht „Welle".	Wassersport, 1907, Nr. 9.
Un nouveau monotype de croisière.	Y., Nr. 1512, 2. 3. 07.
La goélette auxiliaire de 256 tx. »Elisabeth«.	Y., Nr. 1513, 9. 3. 07.
Geschichtliches.	
Organisation der alten Marine der Republik Venedig.	U., Jahrg. 9, Nr. 22.
Michel de Ruiter.	D. F., 1907, Nr. 3.
La bataille de Camaret.	L. M., 1907, Nr. 2.
Die russische Flotte in der Geschichte.	D. M., März 1907.
Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.	
Dampferzeugung mit flüssigen Brennstoffen.	Dinglers Journal, 1907, Nr. 7.
Anthracite for the navy.	A. N. J., 9. 2. 07.
Machine for recording the vibration of ships.	S. A., 9. 2. 07.
The principles of electric wave telegraphy.	The Electrician, 22. 2. 07.
Electricity on board ship.	Marine Engineer, 1. 3. 07.
Oil fuel for marine purposes.	N. G., 21. 2. 07.
Wireless telegraphy between Newhaven and Dieppe.	Eg., 8. 3. 07.
Kohlennehmen von Kriegschiffen.	M. Sb., 1907, Nr. 1.
Raising sunken ships.	Nautical Magazine, 1907, Nr. 3.
Aufbewahrung von Kohle unter Wasser.	A. S. Z., 1907, Nr. 10.
Nautische Fragen.	
Étude des principaux calculs nautiques.	R. M., Januar 1907.
The French lighthouse service.	E., 22. 2. 07.
Unterwassersignale.	H., 1907, Nr. 10.
Seezeichenwesen vor der Elbe.	H., 1907, Nr. 10, 11.
Der neue Leuchtturm Meyers-Legde in der Wesermündung.	Archiv f. Post u. Telegr., 1907, Nr. 5.
Der Hongkong-Taifun vom 18. September 1906.	A. H., 1907, Nr. 3.
Land- und Seewinde an der deutschen Ostseeküste.	Ebenda.
Elementare Theorie der Sonnentiden.	Ebenda.
Über die durch Längsneigung eines Schiffes erzeugte Deviation.	Ebenda.
Handelsmarine, Binnenschiffahrt.	
Der Norddeutsche Lloyd.	U., Jahrg. 9, Nr. 22.
Fünfzig Jahre deutscher Schiffahrt.	Grenzboten, 1907, Nr. 8.

On the training of cadets for the mercantile marine.	Marine Engineer, 1. 3. 07.
Der Dampfschiffahrtsbetrieb auf dem Bodensee.	Das Schiff, 8. 3. 07.
Handels- und Verkehrswesen.	
Der deutsche Außenhandel 1906.	Export, 1907, Nr. 7.
Handel und Verkehr im nordöstlichen Sibirien.	Asien, Jahrg. 6, Nr. 5.
Deutschlands Anteil am Welthandel 1906.	U, Jahrg. 9, Nr. 23.
Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.	
L'accident du torpilleur »339«.	Y., Nr. 1510, 16. 2. 07; 1511, 23. 2. 07; M. d. F., 1907, Nr. 7.
L'échouement du »Jean Bart«.	M. d. F., 1907, Nr. 8, 9, 10, 11; Y., Nr. 1512, 2. 3. 07.
The modern development of British fishery harbours.	Eg., 1. 3. 07.
L'accident du »Kabyle«.	M. d. F., 1907, Nr. 9.
L'explosion du »Kabyle«.	M. d. F., 1907, Nr. 10.
La catastrophe du »Jéna«.	M. d. F., 1907, Nr. 11; E., 15. 3. 07; Y., Nr. 1514, 16. 3. 07.



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift für das gesamte Leben der Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York). — **M. F.** = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

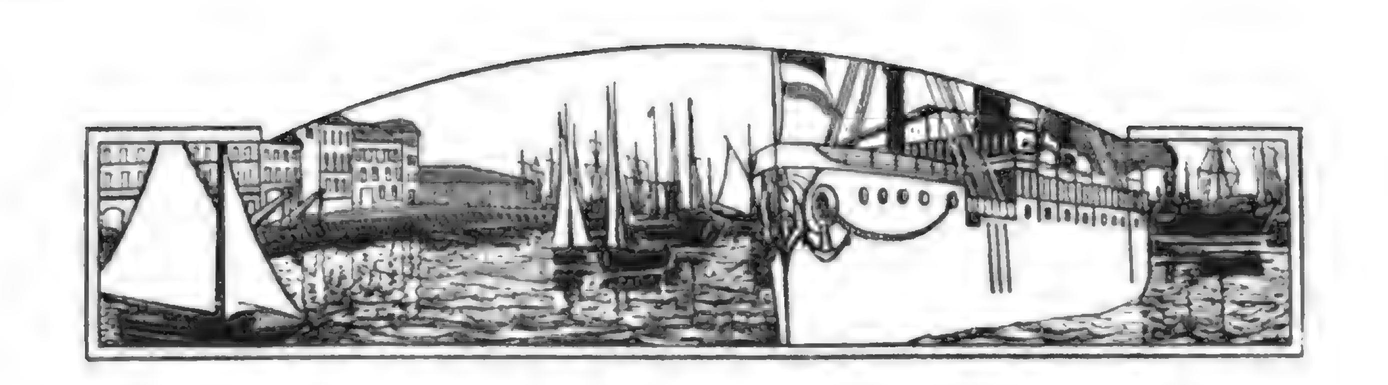
Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68–71.

Französischer Panzerkreuzer „Jules Ferry“.

Phot. Bougault.

Digitized by Google



Die Blockade von Port Arthur.

(Mit 4 Tafeln.)

In den letzten Jahren ist in der Fachpresse eine Reihe von Aufsätzen erschienen, welche die Frage behandeln, in welcher Weise eine Blockade mit modernen Waffen durchzuführen sei, welchen Einfluß insbesondere die Torpedo- und Unterseebootsgefahr auf das Vorgehen des Blockierenden haben würde. Auch einige Manöver, deren Aufgabe es war, diese Frage zu klären, sind in Zeitschriften besprochen worden. Das Ergebnis der theoretischen und praktischen Untersuchungen war die Überzeugung, daß dem Blockierten heute eine erheblich größere Bewegungsfreiheit als in früheren Zeiten gelassen werden müsse. Wo die Grenzen der Bewegungsfreiheit im Einzelfall liegen sollen und können, hängt vom Zweck der Blockade, den verfügbaren Mitteln und dem Blockadeschauplatz ab.

Ich will im Folgenden versuchen, die Port Arthur-Blockade, die erste mit modernen Mitteln durchgeführte Kriegsblockade, zu schildern, und dabei darauf hinweisen, daß das Vorgehen des Blockierenden im allgemeinen die durch Friedensarbeit gewonnenen Ansichten bestätigt hat. Ein einwandfreies, abschließendes Bild der Port Arthur-Blockade läßt sich heute auf Grund der immer noch unvollständigen und teilweise unzuverlässigen Nachrichten, die wir bisher von diesem Kriege haben, noch nicht geben. Infolgedessen wird eine eingehendere Kritik des Verhaltens der beiden Parteien unterbleiben müssen.

Die Ereignisse vor Beginn der Blockade und der Verlauf des Landkrieges waren für die Durchführung der Blockade von wesentlicher Bedeutung; sie müssen deshalb, soweit nötig, der Schilderung eingefügt werden.

Grundlagen für das japanische Vorgehen.

Militärische Angaben. Japan mußte zu Lande angreifen, weil Rußland durch die Wirkungen eines reinen Seekrieges nicht entscheidend zu treffen war. Vorbedingung für den Landkrieg war die dauernde Sicherheit der Seewege, die für den Armeetransport und die Verbindung mit der Heimat gebraucht wurden.

Aufgabe der Flotte war es, die Seewege freizumachen und freizuhalten. Der Landkrieg mußte dann die Entscheidung bringen. Je schneller Japan an Land vor-

gehen konnte, um so besser waren die Aussichten auf Erfolg, weil es Monate dauerte, bis russische Verstärkungen auf dem Kriegschauplatz erscheinen konnten. Das Vorgehen zu Lande hing ab von den Wegeverhältnissen und den Landungsplätzen. Für die Wahl der Landungsplätze war das Verhalten der feindlichen Armee und der Erfolg der eigenen Flotte maßgebend. Wege und Landungsverhältnisse waren besonders schlecht im Winter. Vielleicht ist dies der Grund dafür, daß Japan seinem Gegner gestattete, die Verhandlungen bis zum Februar hinzuziehen. Japan selbst wäre auch früher schlagfertig gewesen, wie ein Blick auf den Stand seiner Kriegsbereitschaft zeigt.

Kriegsbereitschaft der Flotte. Personal und Material. Seit Beginn der diplomatischen Unterhandlungen waren fast alle modernen Schiffe ständig in Dienst, evolutionierten und hielten Schießübungen ab. Im Dezember 1903 und Januar 1904 wurden die Schiffe nacheinander gedockt. Gleichzeitig mit dem letzten diplomatischen Vorschlag, der auf ein ablehnendes Verhalten Rußlands berechnet war, begann die Mobilmachung. Die erste Reserve wurde einberufen, mit ihr wurden alle fahrbereiten Schiffe und Fahrzeuge in Dienst gestellt und die Troßschiffe besetzt. Vor Eröffnung der Feindseligkeiten wurde Anfang Februar die letzte Personalreserve aufgeboten.

Japan verfügte über:

Moderne Linienschiffe	Altes Linienschiff	Küstenpanzerschiff	Panzerkanonenboote	Moderne Panzerkreuzer	Moderne geschützte Kreuzer	Ungeschützte Kreuzer und Kanonenboote	Alte ungeschützte Fahrzeuge ohne Gefechtswert	Zerstörer	Torpedoboote von 150 Tonnen	Torpedoboote von 80 bis 120 Tonnen	Torpedoboote von etwa 50 Tonnen	Torpedobegleitschiff
6	1	1	3	6	16	16	12	19	5 + 2 alte	33	26	1

Materialreserve. Im Dezember 1903 kaufte Japan von Argentinien zwei fast fertige Panzerkreuzer, „Nischin“ und „Kasuga“. Diese Schiffe trafen am 16. Februar in Yokosuka ein und gingen im April zur Front. Im Bau befanden sich der kleine Kreuzer „Otowa“, elf Torpedoboote von 150 und sechs von 90 Tonnen Deplacement. Im Laufe des Krieges wurden einige Unterseeboote gekauft und Unterseebootsstationen in Yokosuka und Sasebo eingerichtet. In England waren zwei Linienschiffe in Bau gegeben, mit deren Ablieferung im Kriege aber nicht gerechnet werden durfte.

Heimische Stützpunkte. Angaben über Werften, Docks und Kohlenhäfen enthält die Anlage.

Vorbereitung vorgeschobener Stützpunkte. Die eigene Flotte sollte in dem bevorstehenden Kampfe fern von den heimischen Werften operieren und brauchte dazu eine Hilfsbasis. Da deren Einrichtung in fremdem Gebiet erfolgen mußte, wurde ein entsprechender Troß und Verteidigungsmaterial vorbereitet, und in den koreanischen Häfen, in welchen Japan Konzessionen besaß, wurden noch im Frieden Kohlenlager angelegt.

Geheimhaltung der Vorbereitungen. Eine Verordnung des Marineministers verbot die Veröffentlichung von Bewegung und Aufenthalt der Krieg- und Hilfsschiffe.

Kriegsbereitschaft der Armee. Das stehende Heer bestand aus 13 Divisionen. Verfügbar waren:

Stehendes Heer	190 000 Mann,
Reserve	200 000 „
Landwehr	100 000 „

Die Reserven sind scheinbar für jede Division nach Bedarf einberufen worden.

Stärke und Dislokation der russischen Streitkräfte in Ostasien. Vor Kriegsausbruch war der Gegner in folgender Stärke und Stellung anzunehmen:

Flotte.

Stationsort	Linienschiffe	Panzerkreuzer	Panzerkanonenboote	Geschützte Kreuzer	Ungeschützte Kreuzer und Kanonenboote	Große Torpedoboote	Kleine Torpedoboote	Spezialschiffe
Port Arthur . . .	7	1	2	5	7	25	—	1 Hilfskreuzer, 2 Minen- und Werkstattschiffe, 2 Torpedokreuzer, 1 Transportschiff, 1 Pumpendampfer.
Wladiwostok	—	3	—	1	—	—	10	1 Hilfskreuzer, 2 Minenschiffe, 2 Transporter, 2 Eisbrecher.
Tschimulpo	—	—	—	1	1	—	—	—
Schanghai	—	—	—	—	1	—	—	—
Niutschwang	—	—	—	—	1	—	—	—
Gesamtzahl	7	4	2	7	10	25	10	—

Heer.

Auf Kwangtung, am Yalu und in Port Arthur	etwa	37 000 Mann,
im sibirischen Küstengebiet einschl. Wladiwostok .	„	39 000 „
Wachtdienst an der Mandschurei-Bahn	„	23 000 „
Hauptarmee in der Mandschurei	„	50 000 „
Gesamtzahl . .	etwa	149 000 Mann.

Kriegschauplatz siehe Karte nebst Erläuterungen in der Anlage.

Kriegsplan. Der japanische Operationsplan ist naturgemäß unbekannt. Auf Grund der im vorstehenden geschilderten Lage kann man wohl Folgendes annehmen:

Verwendung der Flotte. Der Kraftüberschuß über die russischen Flottenteile in Ostasien war gering. Nach dem Niederkämpfen dieses Gegners stand der Kampf mit den aus Europa kommenden russischen Verstärkungen in Aussicht. Hierfür mußten die eigenen Kräfte geschont werden.

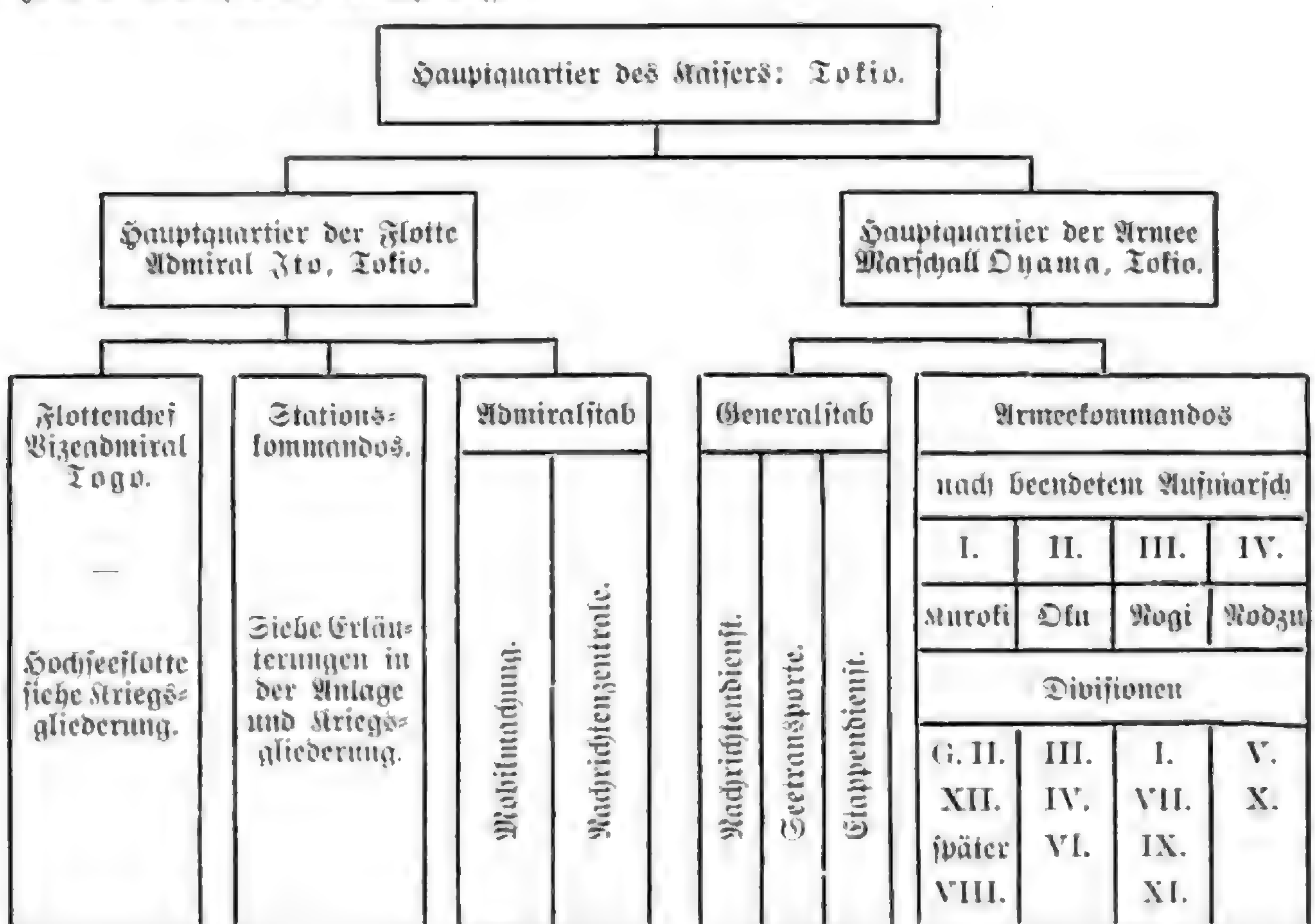
Die Aufgabe war Freimachen und Freihalten der Seewege. Die sicherste Lösung dieser Aufgabe war das Vernichten der feindlichen Seestreitkräfte. Entzog sich der Gegner einem entscheidenden Kampf, so genügte für kurze Zeit die Beschränkung seiner Bewegungsfreiheit auf ein Gebiet, in welchem er ungefährlich blieb, d. h. die Blockade. Er mußte aber völlig vernichtet werden, bevor Verstärkungen ihn zu einem aussichtsvollen Kampf um die Vorherrschaft zur See befähigten. Die Dislokation der russischen Seestreitkräfte wies darauf hin, den Angriff auf die Port Arthur-Flotte als den gefährlichsten Gegner anzusetzen. Der Kampf mit den russischen Detachements in anderen Häfen war Nebensache.

Ließ sich die Port Arthur-Flotte in Erwartung von Verstärkungen blockieren, dann mußte sie entweder in ihrem Schutzhafen vernichtet oder zum entscheidenden Kampf herausgetrieben werden. In diesem Falle mußte das Vorgehen der Flotte durch den Angriff des Heeres auf Port Arthur ergänzt werden, da die Flotte ein Forcieren der Küstenbefestigungen mit Rücksicht auf die noch zu erwartenden Seekämpfe nicht riskieren durfte. Den Japanern erschien ein Angriff auf Port Arthur und die Blockade der Flotte dort leichter als in Wladiwostok; die Gründe für diese Ansicht will ich später besprechen. Danach war der Plan für die Verwendung der Flotte vermutlich folgender:

1. Freimachen der Seewege für die Transporte durch Herangehen an die Port Arthur-Flotte, Vernichten oder Blockieren derselben.

2. Verhindern der Vereinigung der getrennten Teile des Gegners, im besonderen des Durchbruchs der Port Arthur-Flotte nach Wladiwostok.

zu Seite 573. (Kommandoverhältnisse.)



3. Sicherung einzelner Transporte, soweit die dem Gegner verbleibende Bewegungsfreiheit dies nötig machte. Lahmlegen der einzelnen russischen Detachements.

4. Freihalten der Seewege durch die Vernichtung der russischen Seestreitkräfte in Ostasien und den Kampf mit herauskommenden Verstärkungen.

Verwendung des Heeres. Man wollte nach Besetzung Koreas mit einem Teil des Heeres südlich des Yalu aufmarschieren und das Weitere vom Verhalten des Gegners und den Erfolgen der Flotte abhängig machen.

Kriegsaufmarsch. Die Flotte war in den letzten Friedensmonaten schon dauernd bei Sasebo konzentriert, wo sie für ein Vorgehen gegen Port Arthur sehr günstig lag.

Der Kriegsaufmarsch des Heeres in Korea wurde im Frieden durch Besetzung der Konzessionsgebiete vorbereitet. Besonders gestattete eine starke Truppe in Gensan, die Transporte nach diesem Hafen einzuschränken.

Kommandoverhältnisse: siehe die Skizze auf nebenstehender Seite.

Das Hauptquartier der Flotte blieb dauernd in Tokio. Das Hauptquartier der Armee ging im Juli zur Front.

Kriegsgliederung der Flotte:

I. Hochseeflotte. (Flottenchef Vizeadmiral Togo.)

	Schlachtflotte	Zur Verfügung des Flottenchefs
Gros	I. Geschwader: 6 Linienschiffe, 1 Aviso	1 altes Linienschiff
	II. Geschwader: 6 Panzerkreuzer	2 Küstenpanzer
Aufklärungsschiffe	III. Division: 4 kleine geschützte Kreuzer	1 Panzerkanonenboot
	IV. Division: 4 kleine geschützte Kreuzer	8 kleine geschützte Kreuzer, darunter die Schulkreuzerdivision (3)
Torpedobootsverbände	I. bis V. Zerstörergruppe: 19 Zerstörer	etwa 10 ungeschützte Kreuzer und Kanonenboote
	4 Torpedobootsgruppen: 16 Torpedoboote	etwa 10 Torpedobootsgruppen: 40 Torpedoboote
	3 Torpedobegleitschiffe	die Hilfsschiffe.

II. Küstenverteidigung. (Stationskommandos.)

Etwa 12 alte Kreuzer und Kanonenboote sowie 7 Torpedobootsgruppen (je 4 alte Torpedoboote oder Hafenboote von 20 Tonnen).

Ein Teil davon ist später zum Blockadedienst herangezogen worden.

Der japanische Angriff.

Am 6. Februar 1904 wurden die diplomatischen Beziehungen zu Rußland abgebrochen. Gleichzeitig erhielt der Flottenchef Befehl, die Feindseligkeiten zu eröffnen.

Die japanische Regierung hatte bereits vorher ihre Staatsangehörigen aus den russischen Häfen abholen lassen, hierbei noch Nachrichten über den Gegner eingeholt, aber auch gleichzeitig mit großer Umsicht für das Geheimbleiben aller Mobilmachungsvorgänge gesorgt.

Am 5. Februar war die Nachrichtensperre über alle japanischen Häfen und Kabel verhängt worden, am 6. Februar wurden die koreanischen Telegraphenlinien

unterbrochen. Es ist tatsächlich erreicht worden, daß die Bewegungen der japanischen Flotte den Russen bis nach erfolgtem Angriff völlig unbekannt blieben.

Togo ging am 6. Februar mittags nach einer Sitzung mit seinen Unterführern mit der Schlachtflotte und drei Transportern in See. Die anderen Schiffe scheinen bereits für ihre Sonderaufgaben in Stellung gewesen zu sein: zwei Kreuzer vor dem Yangtse, um das Kanonenboot „Mandschur" abzufangen oder zur Abrüstung zu zwingen, der gesamte Rest in der Korea-Straße. Es mußte damit gerechnet werden, daß bei Bekanntwerden des Kriegsausbruchs die Port Arthur-Flotte und die Wladiwostok-Kreuzer den Versuch einer Vereinigung machen würden. Der wahrscheinlichste Weg führte durch die Korea-Straße. Eine auf das alte Linienschiff „Fuso" und die Küstenpanzer gestützte Vorpostenlinie konnte hier einerseits versuchen, die Wladiwostok-Kreuzer aufzuhalten, anderseits mit der Port Arthur-Flotte Fühlung nehmen und Torpedoboote auf sie ansetzen, falls die Schlachtflotte sie verfehlte. Außerdem wurden auch die Landungen in Fusan und Masampo durch diese Streitkräfte gedeckt.

Die Schlachtflotte ging gegen die Port Arthur-Flotte vor.

Zum Einholen von Nachrichten war der Kreuzer „Akaschi" vorgeschickt, der scheinbar von dem Dampfer, welcher am 6. Februar Japaner aus Port Arthur geholt hatte, genaue Nachrichten erhalten hat.

„Akaschi" stieß am 7. Februar auf der Höhe von Mokpo zum Gros. Hier konnte Togo noch einmal über Mokpo mit dem Hauptquartier in telegraphische Verbindung treten. Auf Funkspruchempfang von der großen Station bei Nagasaki durfte er wohl bis auf die Höhe von Tschimulpo rechnen. Auf dem Weitermarsch brachte am Morgen des 8. Februar der kleine Kreuzer „Tschiyoda" Meldung über die russischen Kreuzer in Tschimulpo. Darauf wurden die IV. Kreuzerdivision, verstärkt durch den Panzerkreuzer „Asama", die kleinen Torpedoboote und die Transporter nach Tschimulpo detachiert. Am 8. Februar abends landeten die vier mitgeführten Infanterie-Bataillone und rückten nach Söul. Am 9. Februar sind die russischen Kreuzer in Tschimulpo zerstört worden.

Togo ging bis auf etwa 60 Seemeilen an Port Arthur heran und machte auf die von „Akaschi" gebrachte Meldung den Versuch, den Gegner vor einer Entscheidungsschlacht durch überraschenden Torpedobootsangriff zu schwächen (8./9. Februar).

Am Morgen des 9. Februar folgte eine gewaltsame Rekognoszierung, die wohl zur Entscheidungsschlacht geführt haben würde, wenn die Russen den Wirkungsbereich der Festungsgeschütze verlassen hätten. Da dies nicht geschah, zog Togo sich soweit zurück, daß der Gegner die Fühlung mit ihm verlor und keine Aussichten für das Ansetzen von Torpedobootsangriffen behielt.

Grundlagen für das russische Verhalten.

Militärische Lage und Aufgaben. Rußland mußte sich nach dem japanischen Angriff auf die Defensive beschränken, da es für einen Gegenangriff nicht genügend gerüstet war. Es galt zunächst, Verstärkungen heranzuziehen. Das Heer mußte deren Anmarschlinien decken und das japanische Vorrücken möglichst aufhalten, ohne sich auf einen entscheidenden Kampf einzulassen. Dieser Aufgabe entsprach die Besetzung des rechten Yalu-Ufers. Die Flotte war durch die erlittenen Verluste so geschwächt, daß

an ein Verhindern der japanischen Invasion in Korea nicht mehr zu denken war. Sie mußte die Invasion verzögern und versuchen, den Gegner möglichst zu schädigen. Der Gedanke lag nahe, einer Niederlage auszuweichen, bis Nachsendungen aus Europa den Entscheidungskampf aussichtsvoller machten.

Kriegsbereitschaft. Der Statthalter war über den Gang der politischen Verhandlungen dauernd orientiert, hielt aber erst im Januar 1904 die Lage für ernst genug, um mit Kriegsvorbereitungen zu beginnen.

Flotte. Personal und Material. Während des Winters waren die meisten Schiffe mit reduzierter Besatzung in Dienst (armierte Reserve). Die Ausbildung im Verbande und im Schießen konnte dabei nicht so gefördert werden wie zur gleichen Zeit bei den Japanern. Ende 1903 waren die Reservisten, darunter ein Teil der Spezialisten, in die Heimat gesandt worden.

Mitte Januar stellten die Schiffe voll in Dienst, erhielten den grauen Kriegsanstrich, gaben Holzteile ab und nahmen teilweise Torpedoschutznetze an Bord. Am 8. Februar waren in Port Arthur nur noch 1 Kanonenboot und 13 große Torpedoboote außer Dienst. Die Linienschiffe hatten zum letztenmal im Herbst 1903 in Wladiwostok gedockt.

Personalreserve. An ausgebildetem Personal, im besonderen an Besatzungen für Torpedoboote, war Mangel. Auffüllungsmannschaften enthielt die Kwangtung-Flottenequipage in Port Arthur. Diese bestand aus 15 Kompagnien und hatte eine Kopfstärke von etwa 5000 Mann; darunter waren 800 Rekruten für das Geschwader.

Materialreserve. In Ostasien war keine Materialreserve. Eine unterwegs befindliche Abteilung — 1 Linienschiff, 1 Panzerkreuzer, 2 geschützte Kreuzer, 7 große und 4 kleine Torpedoboote — wurden nach Kriegsausbruch nach Rußland zurückgerufen. Einige Unterseeboote sind im Laufe des Krieges mit der Bahn nach Wladiwostok gebracht worden.

Werften und Stützpunkte. Siehe Karte und Anlage.

Heer. Kopfstärke und Dislokation sind auf Seite 571 gegeben. Diese Truppen waren Bestandteile des 1. bis 3. sibirischen Armeekorps.

Reserven. Östlich des Baikalsees standen noch die erste sibirische Reservebrigade und die Transbaikalkasaken, zusammen etwa 29 000 Mann. Weitere Reserven waren nur mit Hilfe der sibirischen Bahn heranzuziehen.

Kriegsgliederung der Flotte.

I. Hochseeverbände.

Port Arthur:
- Linienschiffsgeschwader: 7 Linienschiffe,
- Kreuzerverband: 1 Panzerkreuzer, 5 geschützte Kreuzer,
- Torpedoboote:
  - I. Abteilung: 12 große Boote (300 bis 350 Tonnen),
  - II. Abteilung: 12 große Boote (220 Tonnen), fuhren in Gruppen zu 4 Booten,
- Depeschenboot „Leutnant Burakow“.

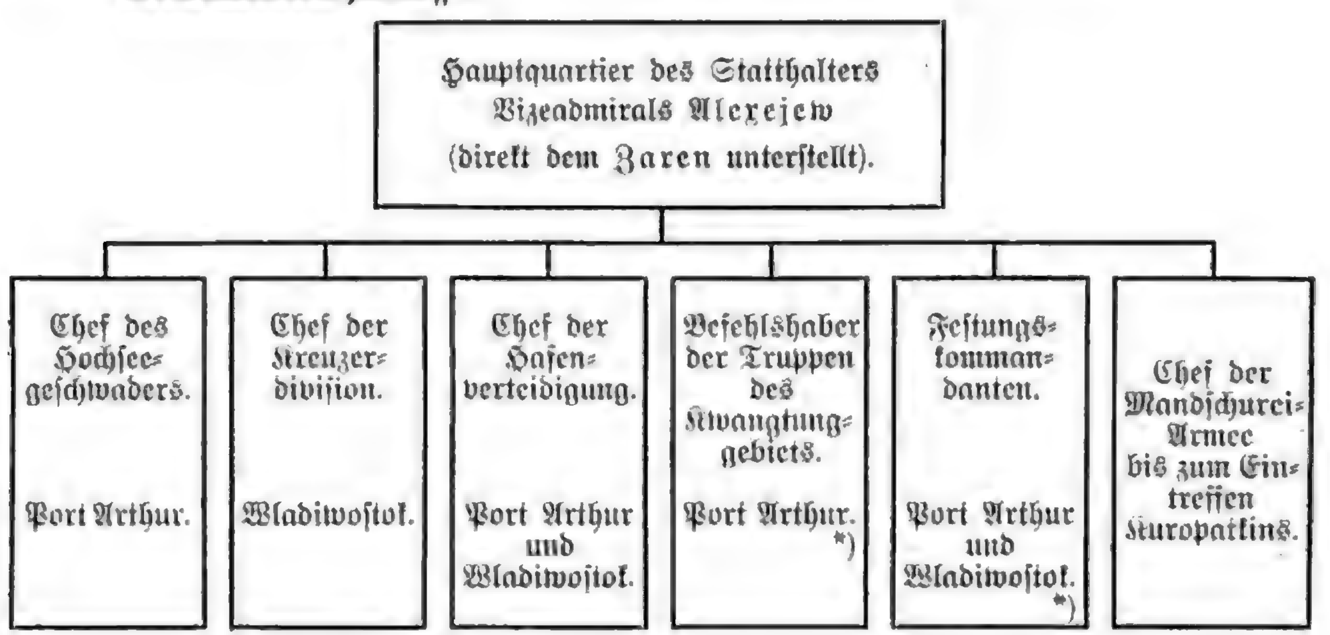
Wladiwostok:
- Kreuzerdivision: 3 Panzerkreuzer, 1 geschützter Kreuzer,
- Torpedoboote: 2 Gruppen kleiner Boote (10).

II. Küstenverteidigung.

Port Arthur: 7 Kanonenboote, welche dem Chef der Hafenverteidigung unterstanden.

Verteilung der Hilfsschiffe und der detachierten Streitkräfte Seite 571.

Kommandoverhältnisse.



Der 8. und 9. Februar in Port Arthur.

Der Statthalter hatte die Nachricht vom Abbruch der diplomatischen Beziehungen erhalten, gab sie aber nicht bekannt.

Am 8. Februar abends lagen alle Linienschiffe, Kreuzer und zwei Kanonenboote auf der Reede von Port Arthur zu Anker. Die Torpedoboote lagen im Hafen bis auf zwei Boote, die als Patrouille nach See vorgeschickt waren. Zwei Kreuzer („Pallada" und „Nowik") hatten als Wachtschiffe Dampf auf, die anderen nicht. Einzelne Schiffe nahmen Kohlen und hatten dabei Sternlampen in Gebrauch; überall brannten Ankerlaternen. Der Signalbefehl „Torpedobootsabwehr vorbereiten" wurde als Befehl für eine Übung aufgefaßt, besonders als das Ausbringen der Netze auf Signalanfrage ausdrücklich verboten wurde.

Die beiden Patrouillenboote sind zufällig auf die anlaufenden japanischen Zerstörer gestoßen und waren Veranlassung dazu, daß die II. und III. Zerstörergruppe auswichen und später als die I. Gruppe zum Angriff kamen. Die russischen Boote alarmierten nicht, sondern liefen zurück, um Meldung zu machen. Die Meldung kam an, als „Pallada" bereits getroffen war. Die Schüsse der I. Zerstörergruppe (drei Boote) trafen außer „Pallada" auch „Retwisan" und „Zessarewitsch". Die Angriffe der II. und III. Gruppe wurden auf große Entfernung abgeschlagen.

Nach dem Angriff ließ der Geschwaderchef Dampf aufmachen und schickte „Nowik", später auch die I. Abteilung der Torpedoboote dem Feinde nach. Alle kamen frühmorgens erfolglos zurück.

Die havarierten Schiffe versuchten, noch nachts einzulaufen. Dabei kamen

*) Im April 1904 wurde Generalleutnant Stössel zum Chef des befestigten Rayons von Port Arthur — Kintschau ernannt und ihm daher der Festungskommandant von Port Arthur unterstellt.

„Retwisan" und „Zessarewitsch" in der Einfahrt auf Seite der Tigerhalbinsel auf Grund, „Pallada" setzte sich außerhalb der Einfahrt auf. Die beiden letzteren kamen morgens mit Hochwasser los und liefen nachmittags ein.

Am 9. Februar frühmorgens wurde „Bojarin" zur Aufklärung vorgeschickt. Um 8 Uhr zeigte sich eine japanische Kreuzerdivision, die vom Geschwader verjagt wurde. Das Geschwader kehrte zurück, ankerte und erhielt gleich darauf von „Bojarin" die Signalmeldung „Starke feindliche Streitkräfte in Sicht". Beim Ankeraufgehen wurde „Poltawa" von „Sewastopol" gerammt. In dem dann folgenden kurzen Gefecht wurde „Nowik" schwer, drei andere Kreuzer leicht havariert. Wie bereits erwähnt, kam es zu keiner entscheidenden Schlacht, da die Japaner die russische Flotte, welche den Bereich der Küstengeschütze nicht verließ, nicht angriffen.

Nach dem Abzuge der Japaner ankerten die Russen. Ein Versuch, mit dem Gegner zum Ansetzen von Torpedobooten Fühlung zu behalten, ist nicht gemacht worden. Die Flotte ging am 10. und 11. in den Hafen. Bis dahin schützte sie sich nachts durch einen dreifachen Sicherungsgürtel: zu äußerst Torpedoboote, weiter innen Kreuzer, schließlich Kanonenboote.

Das weitere Verhalten der russischen Flotte.

An ein offensives Vorgehen der Flotte hat man in den nächsten Tagen infolge der ersten Überraschung und Bestürzung gar nicht gedacht. Der Geschwaderchef, Vizeadmiral Starck, erfuhr am 19. Februar, daß er durch Vizeadmiral Makarow abgelöst werden sollte. Es scheint, daß er seine Aufgabe nur darin sah, seinem Nachfolger die Flotte ohne weitere Verluste und nach Möglichkeit wieder aktionsfähig zu übergeben.

Reparaturen. „Nowik" wurde sofort gedockt und repariert; dann kam „Pallada" ins Dock. „Poltawa", „Sewastopol", „Bajan", „Askold" und „Diana" wurden ohne Docken repariert. Zwei Torpedoboote, welche sich auf Vorposten in der Nacht vom 10./11. Februar gerammt hatten, mußten auf das Freiwerden des Docks warten. Die Beschädigungen von „Retwisan" und „Zessarewitsch" erforderten eine lange Reparaturzeit, da kein Dock für Linienschiffe vorhanden war.

Verteidigungsmaßnahmen. Defensive Maßnahmen wurden sofort getroffen. Man fürchtete eine japanische Landung in nächster Nähe von Port Arthur und ließ deshalb durch „Jenissei" in der Talienwan-Bucht Minen legen. „Jenissei" ging dabei am 11. Februar verloren. In Port Arthur glaubte man, er sei von japanischen Torpedobooten angegriffen und schickte „Bojarin" mit vier Torpedobooten nach. Der Kommandant des „Bojarin" kannte die Lage der Minen nicht, lief auf die Sperre und verließ mit der Besatzung den Kreuzer, der einige Tage später strandete. „Amur" mit einigen Kanonenbooten sperrte die Kerr- und Deepbucht, später auch die Bucht der neun Schiffe mit Minen. Diese Sperren hatten nur beschränkten Wert, da sie nicht verteidigt werden konnten. In Dalni wurde ein Sperrwachtdienst mit Hafendampfern eingerichtet; die übrigen Sperren wurden nur von der Küste und von Inseln aus beobachtet.

In den nächstgelegenen Buchten wurde ein nächtlicher Wachtdienst durch Torpedoboote eingerichtet, um Handstreiche gegen Signalstationen usw. zu verhindern. An der

Küste östlich und westlich der Einfahrt ließ man einige Kompagnien der Kwangtung-Equipage ständigen Wachtdienst tun.

Die Liauho-Mündung, Yinkau-Niutschwang, wurde zur Verteidigung vorbereitet. Dort lag das Kanonenboot „Ssiwutsch“ eingefroren. Nach Aufbrechen des Eises wurden Minensperren ausgelegt.

In Port Arthur und Wladiwostok arbeitete man mit großem Eifer an der Verstärkung der Landbefestigungen. In beiden Häfen waren viele für die Verteidigung unentbehrliche Punkte noch völlig schutzlos. Der Hafen von Port Arthur wurde gegen überraschendes Eindringen feindlicher Torpedoboote durch eine Ketten- oder Balkensperre und Vorposten gesichert (Skizze 1). Vor „Retwisan“, dessen Kommandant den Wachtdienst in der Einfahrt leitete, wurden Bojen ausgelegt, die eine Torpedonetzsperre trugen. Dampfboote der Schiffe wurden zum nächtlichen Wachtdienst herangezogen. Am 13. Februar war diese Sicherung eingerichtet.

Torpedobootsangriff auf „Retwisan“. Es scheint, daß die Japaner aus Port Arthur Nachrichten erhielten. Dies ist durchaus möglich, da anfangs der Dschunkenverkehr nur im Hafen, aber nicht einmal in der nächsten Umgebung kontrolliert wurde. Auf Agentennachrichten läßt der Torpedobootsangriff auf „Retwisan“ in der Nacht vom 13. zum 14. Februar schließen. Der Angriff wurde durch zwei Zerstörergruppen ausgeführt, hatte aber keinen Erfolg, da die russischen Schutzmaßnahmen wirksam waren.

Das erste Auslaufen der Wladiwostok-Kreuzer. Am 10. Februar liefen die Wladiwostok-Kreuzer aus. Wahrscheinlich hatten sie die Absicht, offensiv gegen japanische Transporte vorzugehen, wurden aber durch schlechtes Wetter aufgehalten. Sie kamen bis zur Tsugaru-Straße, vernichteten dort einen kleinen japanischen Dampfer, mußten drei Tage beiliegen und liefen nach Wladiwostok zurück.

Die Blockade.

Der Besprechung der Blockade sei folgende allgemeine Erklärung vorausgeschickt:

Eine Blockade beschränkt den Blockierten auf ein bestimmtes Gebiet, bei dessen Verlassen ihm die Schlacht droht. Nach der Bewegungsfreiheit, die dem Blockierten bleibt, unterscheidet man losere und festere Blockadeformen. Blockade eines Hafens, „Hafenblockade“, ist eine festere und dadurch stärkere Form als die Blockade eines Meeresteils, „Defileeblockade“.

Der Blockierende stellt ein Gros und Vorposten auf. Enges Aufschließen des Gros auf die Vorposten ergibt eine festere Blockadeform als eine weit zurückliegende Stellung des Gros. Bei der „Einschließung“ steht das Gros unmittelbar, bei der „Bewachung“ soweit hinter den Vorposten, daß es dauernd mit ihnen in Verbindung bleibt und sofort nach dem Auslaufen des Blockierten von den Fühlung haltenden Vorposten herangebracht werden kann. Bei der „Beobachtung“ wählt das Gros seine Stellung derart, daß zwischen ihm und den Vorposten nur eine lose Verbindung besteht. Von dieser Stellung aus muß das Gros den voraussichtlichen Weg des auslaufenden Gegners beherrschen. Ist eine Position, die für alle Möglichkeiten ausreicht, nicht zu finden, so ist für die Wahl der Gedanke ausschlaggebend, daß man stets der größeren Gefahr entgegentreten muß.

Der Zweck der Blockade, die verfügbaren Machtmittel und der Blockadeschauplatz sind entscheidend für die Wahl der Blockadeform.

Die Machtmittel für eine wirksame Blockade müssen größer sein, als die Machtmittel des Blockierten. In theoretischen Arbeiten findet man die Ansicht, daß die einundeinhalbfache Zahl der Linienschiffe und die doppelte Anzahl leichter Streitkräfte beim Blockierenden notwendig ist.

Die Karte zeigt den **Blockadeschauplatz**, dessen Einfluß auf die Operationen durch Hinweis auf Hafen- und Defileeblockade, Basisentfernung, Stützpunkte, Torpedobootsgefahr und Nachrichtendienst im Laufe der Arbeit erklärt werden wird.

Zweck der Blockade. Die japanische Flotte mußte, da sie eine Entscheidungsschlacht außerhalb des Bereichs der russischen Küstengeschütze nicht erzwingen konnte, den Gegner auf das Gebiet beschränken, in dem er den Transporten ungefährlich war. Sie sollte außerdem den Durchbruch der Russen nach Wladiwostok verhindern, weil die Blockade der Flotte in Port Arthur leichter erschien als dort und die Vereinigung der getrennten Teile des Gegners verhindert werden mußte.

Wünschenswert war natürlich eine Blockadeform, die dem Feinde nur so viel Bewegungsfreiheit ließ, als die Küstengeschütze ihm sicherten. Zu derartig enger Blockade fehlten aber die Mittel.

Stärkevergleich. Togo kannte die Stärke des Gegners genau, denn die Russen hatten ihm ihre Havarien auf dem Wege über die europäischen Zeitungen ausführlich gemeldet. Er hatte mit folgenden Zahlen zu rechnen:

	Linienschiffe	Panzerkreuzer	geschützte Kreuzer	große Torpedoboote
Russisch	5*)	1	3	25
Japanisch	6	4**)	8	19

Die unzureichende japanische Überlegenheit wurde durch notwendige Detachierungen zum Kohleneinnehmen usw. noch verringert. Die Einrichtung eines Stützpunktes konnte die Detachierungen einschränken, aber nicht beseitigen. Für eine enge Blockade fehlten besonders leichte Streitkräfte, deren Aufgabe „Sehen und Melden" bei einer Hafenblockade das Herangehen bis in Sichtweite des Hafenausgangs erforderte. Dort konnten sie sich den überlegenen russischen Kreuzern gegenüber nur halten, wenn sie an gefechtsstarken Schiffen Rückhalt hatten, oder zahlreich genug waren, um bei einem Vorstoß russischer Kreuzer die durch Ausweichen entstehende Lücke sofort für die Beobachtung des feindlichen Gros wieder zu schließen. Stellte Togo seine Panzerkreuzer oder gar seine Linienschiffe so auf, daß Vorposten vor dem Hafeneingang direkte Unterstützung in ihnen hatten, dann setzte er sie der Gefahr feindlicher Torpedobootsangriffe aus. Wir sehen, daß die geringe Zahl der Aufklärungsschiffe und die Torpedobootsgefahr hier von entscheidendem Einfluß für die Wahl einer loseren Blockadeform sein mußten, wenn der Zweck und der Schauplatz der Blockade eine solche gestatteten.

---

*) Zwei russische Linienschiffe und ein Kreuzer waren schwer havariert.

**) Zwei japanische Panzerkreuzer sind scheinbar in Japan zur Reparatur gewesen, sie waren aber am 10. März wieder bei der Flotte.

Das beabsichtigte Vorgehen des Heeres verlangte zunächst nur Sicherheit der Transportwege bis Tschimulpo. Diesem Zweck entsprach schon eine Defileeblockade, welche dem Gegner das Passieren der Linie Schantung NO-Vorgebirge—Hall-Inseln zum Angriff auf Transporte ohne eine Entscheidungsschlacht verwehrte.

I. Die lose Blockade.

Togo wählte als Stützpunkt und Ruhestellung für sein Gros Masampo (Westküste)*) in der Asan-Bucht, südlich der Einfahrt nach Tschimulpo (Skizze 2).

Mußte das Gros dort liegen, so deckte es mit Sicherheit Ausschiffungen in Tschimulpo. Es ist ankommenden Transporten wahrscheinlich entgegengegangen, um sie durch das gefährdete Gebiet zu convoyieren.

Die Vorposten waren in der zu erwartenden Anmarschrichtung des Gegners vorgeschoben. Die Panzerkreuzer als Vorpostengros standen in der Linie Schantung—Hall-Inseln. Genaueres ist über die Vorpostenstellung nicht bekannt geworden.

Arbeitete die Funkspruchverbindung zwischen Gros und Vorposten gut, dann war sogar das Abfangen der nach Wladiwostok durchbrechenden Flotte von Masampo aus möglich. Mit Sicherheit war der Durchbruch nicht zu verhindern, weil die Vorposten umgangen werden konnten.

Der Weg durch die Koreastraße nach Wladiwostok beträgt etwa 1060 Seemeilen, um Japan herum etwa 2200 Seemeilen. Da die russische Flotte unterwegs nicht auf Bekohlung rechnen durfte, ging sie voraussichtlich durch die Koreastraße. Dort lag Togos zweite Vorpostenlinie, um Fühlung zu nehmen und Torpedoboote zum Angriff zu bringen. Waren die Russen aber erst in der Koreastraße, so war ihnen der Durchbruch ohne Entscheidungsschlacht gelungen. Das war ein Nachteil des gewählten Stützpunktes, veranlaßt durch die Rücksicht auf die zunächst wichtigere Aufgabe: Sicherheit der Armeelandungen.

Ein Nachteil der losen Blockadeform war es, daß die Russen nördlich der Linie Schantung—Hall-Inseln unbestrittene Bewegungsfreiheit behielten. Dies rächte sich später, denn das Auslegen von Minen in der Talienwan-Bucht, das Heranziehen von Dampfern aus Dalni, der lebhafte Verkehr mit Nachbarhäfen schaffte den Russen Vorteile, die eine enge Blockade nicht zugelassen hätte.

Stützpunkt. Die Lage des Stützpunktes zeigt, daß er durch die eigene Armee gegen Beschießung von Land aus geschützt wurde. Gegen Torpedoboots- und Minen-Unternehmungen sicherte sich die Flotte durch Vorposten am Ausgange der Asanbucht und auf Höhe von Skopajul—Seum-Cheuptau. Über die Einrichtung des Stützpunktes ist nichts bekannt geworden. Die Verbindung mit dem Hauptquartier wurde zuerst durch Funkspruch über den Stationär in Tschimulpo und Depeschenboote dorthin, später auch durch Anschluß an den Bahntelegraphen aufrecht erhalten.

Nachrichtenstation. Auf Pinnacle-Rock östlich der Mackau-Gruppe wurde eine Signal- und Funkspruchstation eingerichtet, welche von allen in das Blockadegebiet eintretenden japanischen Schiffen angelaufen wurde und ihnen Kenntnis von der augenblicklichen Lage gab.

*) Nicht zu verwechseln mit Masampo an der Südostküste von Korea.

Vorgehen des Heeres. Die Armee hatte außer den vier Bataillonen in Tschimulpo bisher nur Truppen in Fusan-Masampo (Südostküste) gelandet. Diese setzten sich in den Besitz der angefangenen Bahnlinie Fusan—Soeul, deren Weiterbau beschleunigt wurde. Letztere Bahnlinie mit der Fortsetzung Soeul—Witschu mußte von besonderer Bedeutung werden, wenn die Flotte keine dauernden Erfolge hatte, da die kürzeste Seeverbindung Schimonoseki-Straße—Tsuschima—Fusan dann der sicherste Weg zur Heimat blieb. Die Linie Soeul—Witschu wurde sobald als möglich in Angriff genommen.

Die ersten großen Transporte trafen am 19. Februar in Tschimulpo ein (12. Division). Die früher gelandeten vier Bataillone waren von Soeul nordwärts marschiert, um Etappen vorzubereiten, dann auf die Meldung, daß russische Truppen den Yalu überschritten hätten, bis Ping-Yang vorgerückt. Sie sollten von dort aus Tschinampo decken, welches für spätere Landungen vorgesehen war. Die 12. Division folgte ihnen langsam auf sehr schlechten Wegen. Da Tschinampo noch nicht eisfrei war, brachte man eine Abteilung den Tatung-Fluß aufwärts nach Haiju, um sie schneller nach Ping-Yang werfen zu können. Am 28. Februar fand bei Ping-Yang das erste Zusammentreffen der Japaner mit einer kleinen Abteilung Kosaken statt.

Neue Aufgaben für die Flotte. Die unerwartet großen Schwierigkeiten, die der Zustand der Landwege dem Vorrücken des Heeres entgegenstellte, zwangen dazu, die Transporte auf dem Seewege weiter nordwärts zu führen, sobald die Eisverhältnisse dies zuließen. Ende Februar brach das Eis in der Ping-Yang-Mündung auf.

Der beabsichtigte Vormarsch der Armee nach dem Yalu war einem Flankenangriff auf den von der Ostseite Koreas nach Ping-Yang und Andschu führenden Wegen ausgesetzt. Das Detachement in Gensan war zur Besetzung dieser Wege zu schwach, infolgedessen wurden Transporte nach Gensan nötig.

Diese Pläne für das Heer stellten der Flotte neue und schwerere Aufgaben. Gegen die modernen Panzerkreuzer in Wladiwostok konnten den Transporten nur Panzerkreuzer ausreichenden Schutz gewähren; daher mußte Togo für diesen Zweck seine vier verfügbaren Panzerkreuzer abgeben.

Vizeadmiral Kamimura hat mit diesen vier Panzerkreuzern und einer Division kleiner Kreuzer aus der Tsuschima-Stellung die Gensan-Transporte gedeckt und im Anschluß daran einen vergeblichen Vorstoß gegen Wladiwostok gemacht, um die russische Kreuzerdivision zum Kampf zu stellen. Nach seiner Rückkehr schickte er die Panzerkreuzer wieder zum Gros.

Stärkeverhältnisse. Vor Port Arthur behielt Togo 6 Linienschiffe, 8 kleine Kreuzer, 19 Zerstörer, 2 Kanonenboote und vielleicht 3 inzwischen vor dem Yangtse und in Tschimulpo freigewordene kleine Kreuzer. Zieht man die notwendigen Detachierungen ab, so bleiben für den Blockierenden geringere Streitkräfte als für den Blockierten.

Vorgehen der Flotte. Dieser ungünstigen Lage entsprach der Plan, die russische Flotte durch eine mechanische Sperrung der Einfahrt von Port Arthur für einige Zeit ganz festzulegen.

Erster Sperrversuch. Am Abend des 23. Februar suchten einige Zerstörer

die Reede ab und stellten fest, daß keine Schiffe dort lagen. In der Nacht wurde bei Hochwasser der Versuch gemacht, die Einfahrt durch Versenken von fünf Dampfern zu sperren.

Die Russen hatten auf irgend eine Weise erfahren, daß die Japaner Sperrschiffe vorbereiteten, und daraufhin eine Lichtsperre mit den Scheinwerfern des „Retwisan", der Wachtkanonenboote und der Küstenwerke eingerichtet. Der Sperrversuch wurde im Scheinwerferlicht entdeckt und mißlang; die Sperrwachtboote hatten einen kurzen Kampf mit japanischen Torpedobooten, welche die Dampfermannschaften aufnahmen. Am folgenden Morgen liefen drei russische Kreuzer zur Aufnahme der Postenboote in den Nachbarbuchten aus und wechselten einige Schüsse mit einer japanischen Aufklärungsgruppe. Ihr Auslaufen zeigte den Japanern, daß die Sperrunternehmung fehlgeschlagen war.

Angriff auf „Retwisan". In der nächsten Nacht erfolgte ein Torpedobootsangriff auf „Retwisan", dessen Lage die Japaner am Tage genauer beobachtet hatten. Der Angriff war erfolglos.

Erstes Bombardement. Nun blieb Togo — abgesehen von Minen — noch ein Mittel, eine Verschiebung der Kräfte zu seinen Gunsten herbeizuführen: Die Beschießung des Gegners mit schwerer Artillerie ohne Einsatz der eigenen Schiffe. Minen waren entweder noch nicht vorbereitet, oder man glaubte, daß ein unbemerktes Minenlegen an günstiger Stelle nicht möglich sei, solange die Scheinwerfer des „Retwisan" arbeiteten. Eine ganz ungefährliche Beschießung war, falls es tote Winkel der Küstenbatterien gab und die Minengefahr beachtet wurde, möglich, solange die russische Flotte nicht aus dem Hafen auslaufen konnte und durch indirekte Beschießung überrascht wurde.

Am 25. Februar fand eine derartige Beschießung statt. Das japanische Linienschiffsgeschwader stand ungefähr rw. Süd vom Lutinfels außer Reichweite der Küstengeschütze. Ein einziges Geschütz der Batterie auf dem elektrischen Fels konnte antworten. Die russische Flotte konnte nicht auslaufen, weil Niedrigwasser war, und lag wehrlos der etwa einstündigen Beschießung ausgesetzt, da man indirektes Feuer aus dem Hafen heraus nicht vorbereitet hatte.

Das Bombardement hatte keinen Erfolg, weil eine seitliche Beobachtung fehlte. Eine japanische Kreuzerdivision, welche um Liautischan bis zur Taubenbucht vorging, hat wahrscheinlich seitliche Beobachtungen machen sollen. Nach der Karte lassen die Geländeverhältnisse dies dort zu; Erfolg hat diese Beobachtung indessen nicht gehabt. Die Kreuzer fanden dort jedoch ein russisches Torpedoboot, welches morgens auf der Flucht vor japanischen Kreuzern festgekommen war, und schossen es in den Grund. Die japanische Flotte zog sich zwei Stunden nach Niedrigwasser zurück.

Das Bombardement galt der Flotte, nicht den Küstenwerken. Die Abnutzung der Geschütze und den Munitionsverbrauch bei recht fraglichem Erfolge mußte Togo riskieren, da er jedes Mittel versuchen mußte, seine sehr schwierige Lage zu verbessern.

Für die nächsten Tage hat Togo vermutlich seine alten Stellungen wieder eingenommen, aber beim Fehlen der Panzerkreuzer wohl mit dem Gros näher an den Vorposten bleiben müssen. Die leichten Streitkräfte waren in ihrer vorgeschobenen

Stellung mindestens 200 Seemeilen von der Basis Masampo entfernt. Das bedeutet, daß die kleinen Kreuzer nach vier- bis fünftägigem Blockadedienst zum Kohlennehmen detachiert werden mußten. Auf die Zerstörer war bei solcher Basisentfernung nur zu rechnen, wenn gutes Wetter ein Bekohlen in See zuließ. Da die Zahl der Vorpostenstreitkräfte für derartige Detachierungen viel zu gering war, mußte den Vorposten eine näher gelegene Basis geschaffen werden.

Stützpunkt für Vorposten. Am 29. Februar geleitete Togo einen Transport, der zum Einrichten von Tschinampo für große Truppenlandungen vorausgeschickt wurde, bis auf Höhe der Ping-Yang-Mündung und besetzte Haiyungtau mit dem Thornton-Hafen, der ihm einen geeigneten Stützpunkt für die Vorposten bot. Thornton-Hafen war vor Kriegsausbruch russischer Torpedobootsstützpunkt und Signalstation gewesen, am 23. Februar aber freiwillig geräumt worden. Der Hafen ist klein, bietet jedoch genügend Schutz zum Kohlennehmen und Ausruhen für Kreuzer und Torpedoboote (Karte des Blockadeschauplatzes). Es ist nicht unwahrscheinlich, daß auch die Linienschiffe im Schutz der Insel gekohlt haben, um der Vorpostenstellung nahe zu bleiben, solange das Panzerkreuzergeschwader fehlte.

Transporte nach Tschinampo. Anfang März kamen die ersten großen Truppentransporte (Garde-Division) nach Tschinampo. Togo mußte ihre Ausschiffung mit dem Gros decken, weil seine schwachen Aufklärungsstreitkräfte keine genügende Sicherheit gegen Überraschungen gewährleisteten. Blieb er zu diesem Zweck bei der Ping-Yang-Mündung, dann ließ er den Russen den Weg für den Durchbruch nach Wladiwostok offen. Damit trat die Frage, ob es nicht doch möglich wäre, näher an den Gegner heranzugehen, um bei einem Vorstoß oder Durchbruchsversuch mit größerer Sicherheit Fühlung zu bekommen, wieder in den Vordergrund.

Dem Vorschieben des Gros stand nichts im Wege, da die Eisverhältnisse gestatteten, einen Stützpunkt weiter nordwärts zu suchen. Die leichten Streitkräfte waren aber immer noch zu schwach und zu wenig zahlreich, um näher an den Feind herangeschoben zu werden. Um den Gegner durch Vermehrung seiner Havarien an Port Arthur zu fesseln, ging Togo nunmehr zu einem zweiten Bombardement vor und machte gleichzeitig den Versuch, unbeobachtet vor der Einfahrt Minen zu legen.

Der Blockierte. Die Russen hatten nach dem ersten Bombardement einigemale Kreuzer und Torpedoboote zu Aufklärungszwecken hinausgeschickt. Vizeadmiral Starck meldete am 2. März nach Petersburg, daß seit dem 25. Februar keine japanischen Streitkräfte zu sehen gewesen seien und die Aufklärung im Umkreise von 60 Seemeilen nichts gefunden habe. Diese Meldung zeigt, daß man vom Gegner überhaupt nichts wußte und die Grenze der eigenen Bewegungsfreiheit bei der Aufklärung niemals erreicht hat. Sie ist eine Erklärung dafür, daß keine Torpedobootsangriffe versucht worden sind, weil jeder Anhalt dafür fehlte, wo der Feind zu suchen sei. Es verdient besondere Erwähnung, daß die Japaner durch die strenge Geheimhaltung jeder Schiffsbewegung geradezu einen Sicherungsdienst für ihre Flotte ausübten.

Die Verteidigungsmaßnahmen in Port Arthur nahmen inzwischen ihren Fortgang. An der Einfahrt wurden zwei Sperrbatterien in Angriff genommen, in denen die Geschütze des Hilfskreuzers „Angara" aufgestellt wurden. Anfang März holte

man aus Dalni zwei Handelsdampfer, mit denen man an dem Südende der Einfahrt eine ähnliche Balkensperre legen wollte, wie an dem Nordende. Bei einer Fahrt nach Dalni zum Abholen dieser Dampfer erlitten zwei Torpedoboote durch Grundberührung schwere Havarien; sie mußten auf das Freiwerden des Docks zur Reparatur warten. „Retwisan“ wurde am 8. März mit Hilfe des Pumpendampfers „Ssilatsch“ flott und verholte in den Hafen. Die Netzsperre, die vor ihm gelegen hatte, wurde beseitigt.

Der Wachtdienst in der Einfahrt wurde vom 8. März ab folgendermaßen gehandhabt: An der Sperre standen zwei Wachttorpedoboote, in der Einfahrt drei Kanonenboote oder kleine Kreuzer, die sich an Markierungsbojen auf Position hielten. Auf Außenrede patrouillierten einige Torpedoboote. Die Scheinwerfer der Küstenwerke und Wachtschiffe suchten während der ganzen Nacht die Reede ab.

Am 8. März traf Vizeadmiral Makarow ein und übernahm das Kommando des Geschwaders. In der ersten Sitzung der Kommandanten entwickelte er seine Pläne und sagte unter anderem*): „Das Geschwader muß bis zur Ankunft der Verstärkungen gehalten werden. Bis dahin müssen wir den Feind möglichst schädigen. Wenn auch alle Schiffe stets gefechtsbereit sein sollen, so müssen wir doch Kohlen sparen. Der Hafenverbrauch ist daher möglichst einzuschränken“. Das Wichtigste an diesem Plan ist die Absicht, aus der passiven Defensive herauszutreten. Interessant ist, daß die Frage, ob Port Arthur der geeignete Schutzhafen bis zum Eintreffen von Verstärkungen sei, gar nicht erwähnt worden ist.

Makarow fand 5 Linienschiffe, 1 Panzerkreuzer, 3 geschützte Kreuzer und etwa 20 Torpedoboote fahrbereit vor.

Das zweite Bombardement. Am Abend des 9. März gingen zwei japanische Zerstörergruppen gegen Port Arthur vor. Die eine suchte die Reede ab, fand dort keine russischen Streitkräfte und wurde an der Grenze des Scheinwerferlichts von den Russen gesehen; die zweite Gruppe legte Minen, ohne bemerkt zu werden. Beide Gruppen blieben zur Beobachtung der Einfahrt auf Reede und bildeten so für die anmarschierende Flotte eine Sicherung gegen das Auslaufen von Torpedobooten (Torpedoboots-Blockade).

Russische Boote waren aber bereits vor dem Erscheinen der Japaner zu Aufklärungszwecken ausgelaufen. Diese Boote stießen rückkehrend auf die japanischen Zerstörer. Die vier Boote der ersten Abteilung bemerkten Signale, liefen darauf zu und passierten sehr nahe unter heftigem Geschützfeuer mit hoher Fahrt eine Zerstörergruppe. Sie liefen dann ein. Eine Rotte der zweiten Abteilung kam in den Hafen, ohne etwas vom Gegner gesehen zu haben; die andere Rotte begegnete einer Zerstörergruppe, versuchte nach Dalni zu entkommen und brach, als dies vergeblich schien, nach Port Arthur durch. Dabei erhielt „Stereguschtschi“ einen Schuß in die Maschine und mußte stoppen.

Makarow war, sobald von dem Gefecht auf Reede Meldung kam, auf den Wachtkreuzer „Nowik“ gegangen und lief aus, um die Boote aufzunehmen. Er kam bis in die Nähe des „Stereguschtschi“, mußte aber vor einer japanischen Kreuzer-

*) Diese Angaben sind dem Tagebuch des Kapitäns Bubnow, der an der Sitzung teilgenommen hat, entnommen.

division, die bei Hellwerden erschien, umkehren. Er ging mit „Nowik" und „Bajan" wieder vor, wurde jedoch wieder zur Umkehr gezwungen, da nun das feindliche Gros in Sicht kam. „Stereguschtschi" ging verloren; aber auch japanische Zerstörer sind bei diesem Torpedobootskampf havariert worden. Ihre Reparatur wurde im Stützpunkt durch die Torpedobegleitschiffe sehr schnell ausgeführt.

Die russischen Kreuzer liefen nach dem Erscheinen des Gros in den Hafen ein; die Linienschiffe konnten wegen niedrigen Wasserstandes nicht auslaufen.

Das japanische Linienschiffsgeschwader kam nun zum Bombardement heran und wählte diesmal einen Platz, der seitliche Beobachtung gestattete. Es stand westlich von Liautischan in einer Stellung, die kein russisches Küstengeschütz erreichen konnte. Die seitliche Beobachtung wurde durch Kreuzer ausgeführt, die außerhalb Schußweite der Küstenwerke so standen, daß sie in die Einfahrt sehen konnten. 4 Stunden ist die russische Flotte ungestört beschossen worden. Die Erfolge waren diesmal besser, weil ein ungefähres Einschießen mit Hilfe der Beobachtersignale gelang. „Retwisan", „Sewastopol" und „Amur" wurden getroffen. Zufallstreffer beschädigten auch Küstenwerke. Die Russen waren auf indirektes Schießen nach der Westseite nicht vorbereitet und wieder vollkommen wehrlos dem Bombardement ausgesetzt, das die japanische Flotte etwa 2 Stunden nach Niedrigwasser abbrach, um sich dann zurückzuziehen.

Eine Kreuzerdivision zerstörte während der Beschießung die Gebäude der Quarantänestation auf Sanschantau, weil man dort eine Signalstation vermutete. Dies war eine Vorbereitung für das Heranschieben der Blockadevorposten bis in Sichtweite dieser Insel.

Vorschieben des Stützpunkts. Das Panzerkreuzergeschwader traf in den nächsten Tagen wieder beim Gros ein. Mitte März verlegte Togo den Stützpunkt für sein Gros nach Haiju-Reede in der Mündung des Tatung-Flusses. Die Folge davon muß das Vorschieben der Vorposten bis auf etwa 60 Seemeilen vor Port Arthur gewesen sein; doch fehlen hierüber bestimmte Nachrichten.

Die Wahl dieses Stützpunktes ist ein Mittelweg, um zwei Aufgaben gerecht zu werden, dem Schutz der Armeelandungen in Tschinampo und dem Abfangen der russischen Flotte, falls sie nach Süden durchbrechen wollte. Beide Aufgaben konnte man von hier aus erfüllen, wenn die Vorposten zuverlässig alarmierten.

Über die Einrichtung dieses Stützpunktes ist nichts bekannt geworden; die Karten zeigen in der Gegend von Haiju-Reede unvermessenes Gebiet, so daß man sich über den Zugang zum Stützpunkt, seine Sicherung, Schutz gegen schweres Wetter und anderes kein Urteil bilden kann. (Die Japaner hatten eigene Vermessungen der koreanischen Küste.) Die Verbindung mit dem Hauptquartier wurde durch Anschluß an den Bahntelegraphen und ein Kabel (wahrscheinlich nach Masampo) hergestellt. Nachrichtenstation war eine kleine Insel mitten im Fahrwasser, zu der die Kabel führten.

Die Verbindung mit den Vorposten vermittelte ein Kabel Haiyungtau — Peng-Yong-Do — Nachrichteninsel und eine sofort eingerichtete Funkspruchstation auf Peng-Yong-Do. Eine zweite Funkspruchstation wurde wahrscheinlich auf einer der Tschinampo vorgelagerten Inseln aufgestellt.

Mitte März begannen die Landungen der 2. Division in Tschinampo. Sobald die Transporte dort waren, ging Togo zu einer gewaltsamen Rekognoszierung

gegen Port Arthur vor. Er wußte noch nicht, welche Erfolge seine Bombardements gehabt hatten, denn jetzt hielten die Russen derartig wichtige Nachrichten vorsichtiger zurück.

Der Blockierte. Die Russen machten am 10. März nach dem Bombardement keinen Versuch, mit dem abziehenden Gegner Fühlung zu behalten. Am 11. März ließ Makarow die Flotte frühmorgens auslaufen, machte eine kurze Übungsfahrt und lief nachmittags wieder ein. Bis zum 22. März sind die Linienschiffe dann im Hafen geblieben.

Die Verteidigungsmaßnahmen wurden nach den Erfahrungen aus den letzten Angriffen vervollständigt. Auf der Spitze des Liautischan wurde eine Beobachtungsstation eingerichtet und mit dem Hafen telephonisch verbunden.

Die Anlage von zwei Batterien auf Liautischan wurde begonnen, die zweite Sperre am Außenende der Einfahrt ausgelegt. Die Torpedoboote wurden häufig zur Aufklärung vorgeschickt, haben aber niemals etwas vom Feinde gesehen. Ihre Vorstöße haben die Dauer einer halben Nacht nicht überschritten, sie können daher nicht weit gekommen sein. Makarow war persönlich außerordentlich tätig und verstand, andere mitzureißen. Besondere Schwierigkeiten machte ihm der Mangel an Friedensausbildung in der Flotte, der bei jeder Tätigkeit der Schiffe und Torpedoboote zutage trat.

Die gewaltsame Rekognoszierung am 22. März. Am Abend des 21. März gingen zwei Zerstörergruppen vor Port Arthur, um die Reede nach feindlichen Schiffen abzusuchen und wie sonst den Ausgang zur Sicherung des Gros gegen Torpedoboote zu bewachen. Sie fanden nichts auf Reede, wurden im Scheinwerferlicht entdeckt und beschossen. Ihre auf große Entfernung gegen die Wachtfahrzeuge abgeschossenen Torpedos trafen nicht. Makarow fuhr, als das Schießen anfing, auf das Wachtkanonenboot in der Einfahrt. Nach früheren Erfahrungen war zu erwarten, daß die japanische Flotte in der Nähe sei, denn bisher war nach jedem nächtlichen Erscheinen der Zerstörer morgens die Flotte vor Port Arthur gewesen. Makarow machte deshalb Signal an die Flotte „6 Uhr morgens klar zum Auslaufen". Er glaubte, daß die japanischen Boote Minen gelegt hätten, und lief morgens unter Voraussenden des Suchtralls, welches von den Torpedokreuzern „Gaidamak" und „Wssadnik" geschleppt wurde, aus.

Die Wasserverhältnisse gestatteten diesmal den Russen das Auslaufen. Das entsprach den Absichten der Japaner, welche ja kein Bombardement, sondern eine Erkundung ihrer bisherigen Erfolge beabsichtigten. Die japanische Flotte kam in der Stärke von 6 Linienschiffen, 6 Panzerkreuzern, 6 kleinen Kreuzern und einigen Zerstörern um 8 Uhr morgens in Sicht. Ihr Gros blieb vor der Einfahrt, aus welcher gerade die ersten Kreuzer ausliefen, außerhalb Reichweite der Küstengeschütze stehen. Die Linienschiffe „Fuji" und „Yaschima" wurden in die Taubenbucht geschickt, um durch indirektes Feuer den Gegner herauszutreiben. Ihr Feuer konnte diesmal vom „Retwisan" und „Zessarewitsch" indirekt erwidert werden. Die russische Flotte lief aus und wurde, während sie sich langsam aus der Einfahrt entwickelte, von den Japanern lebhaft beschossen. Die Rücksicht auf die Küstenbefestigungen hinderte Togo, nahe heranzugehen, der Feind hob sich auch wohl schlecht vom dunklen Hintergrunde ab, Erfolge hatte diese Beschießung jedenfalls nicht. Als

nach und nach 4 Kreuzer und 5 Linienschiffe auf der Reede erschienen, wußte Togo genug, rief „Fuji" und „Jaschima" heran und zog sich, als klar war, daß der Gegner den Bereich der Landbatterien nicht verlassen wollte, zurück. Die Russen liefen nachmittags wieder ein. Kapitän Bubnow, damals Chef der II. Torpedobootsabteilung, fügt seiner Schilderung erklärend hinzu: „Da die Japaner bei Dunkelwerden schon 70 Seemeilen von Port Arthur sein konnten, schickte Makarow keine Torpedoboote nach."

Togo mußte sich sagen, daß eine Flotte von 5 Linienschiffen, 1 Panzerkreuzer, 3 geschützten Kreuzern und etwa 20 Torpedobooten seine Blockade brechen konnte. Er machte daher sofort einen zweiten Versuch, die Einfahrt für einige Zeit mechanisch zu schließen. Die Vorbereitungen wurden so beeilt, daß schon in der Nacht vom 26./27. März der Sperrversuch erfolgen konnte.

Der Blockierte. Die russische Flotte war am 26. März in See zu einer Fahrt, die in erster Linie Übungszwecken galt. Die Linienschiffe evolutionierten, die Kreuzer bildeten Marschsicherung und untersuchten begegnende Fahrzeuge. Der Kurs führte nach den Miautau-Inseln. Der Dampfer „Hani-Maru" und einige Dschunken wurden von den untersuchenden Kreuzern zerstört. Es heißt, daß „Hani-Maru" den Nachrichtenverkehr zwischen Togo und Tschifu vermittelte; in diesem Hafen war während des Krieges dauernd ein japanischer Stabsoffizier stationiert, welcher — natürlich unter Decknamen — Nachrichten sammelte.

Das russische Geschwader kehrte auf die Funkspruchmeldung vom Goldenen Berge (Port Arthur), daß die feindliche Flotte in Sicht sei, um und lief ein. Diese Meldung erwies sich später als ein Irrtum. Während der Fahrt wurde „Sewastopol" von „Peresswjät" am Heck leicht gerammt, wobei ihr ein Schraubenflügel verbogen wurde. Makarow hat den Kommandanten der „Sewastopol" darauf durch den Kapitän v. Essen ablösen lassen.

Zweiter Sperrversuch. Togo brachte am 26. März vier Sperrdampfer in die Nähe von Port Arthur und schickte sie nachts unter dem Schutz von Torpedobooten gegen die Einfahrt vor. Sie wurden von den Russen in der Lichtsperre entdeckt und beschossen. Die Postenboote der Einfahrtssperre gingen zum Angriff vor, Torpedoboot „Ssilny" brachte einen Dampfer durch Torpedoschuß zum Sinken, mußte aber selbst nach kurzem Artilleriekampf mit den japanischen Zerstörern nahe der Einfahrt auf Strand gesetzt werden. Es gelang am 27. März nachmittags, das Boot loszubringen, das auf Sandstrand provisorisch ausgebessert und im April im Dock wiederhergestellt wurde.

Die Japaner hatten einen Teilerfolg, da ein Dampfer so glücklich zum Sinken gebracht wurde, daß er ganz außen die Einfahrt ebenso einengte, wie „Retwisan" es im Februar weiter innen getan hatte.

Rekognoszierung am 27. März. Dem Sperrversuch folgte sofort die Rekognoszierung. Bei Tagesanbruch stand die japanische Flotte in Sicht von Port Arthur und hatte zwei Aufklärungsgruppen näher herangeschoben. Diese beobachteten, daß die russische Flotte auslief, daß also der Sperrversuch mißglückt war. Togo zog sich darauf in seine Blockadestellung zurück. Auf dem Marsche ist die Flotte von einem

englischen Dampfer bei Tage gesehen worden: Sie fuhr in zweireihiger Marschformation und hatte einen Sicherungsschirm von Zerstörern (nach der englischen Schilderung: gleich Fühlhörnern) um sich.

Der Blockierte. Die russische Flotte lief am 27. März morgens aus. Makarow erwartete, daß der Gegner näher herankommen würde, und nahm westlich der Einfahrt unter Liautischan Stellung; er hoffte, die Japaner damit zu einer Bewegung nach ihrer früheren Bombardementsstellung, in der von den Küstengeschützen keine Gefahr drohte, zu veranlassen. Dort waren inzwischen Minen gelegt worden, auf die er den Gegner locken wollte. Wie schon erwähnt, ging Togo diesmal gar nicht vor, er hat auch für jedes Bombardement in Voraussicht der Minengefahr einen neuen Platz gewählt.

Die Russen fanden am 27. März auf der Reede eine japanische Mine, die an Land geschleppt und entladen wurde. Daraufhin wurde täglich unter Leitung des „Amur“ auf Reede — besonders in der Leitfeuerlinie — nach Minen gesucht. Den auslaufenden Schiffen wurde stets ein Trall (Minensuchgerät) vorangeschleppt.

Am 27. März nachmittags liefen die Russen wieder ein. Die Linienschiffe blieben bis zum 11. April im Hafen liegen.

Der Blockierende. Togo befand sich nach dem mißlungenen Sperrversuch vom 26./27. März in schwieriger Lage. Alle Unternehmungen zur Schwächung oder mechanischen Einschließung des Gegners waren erfolglos geblieben. Er mußte immer noch fürchten, daß der Feind seine Blockade brechen würde, wenn er nach Wladiwostok durchbrechen wollte; die Wahrscheinlichkeit, daß die Russen dies versuchen würden, wuchs infolge des Vorgehens der eigenen Armee. Das japanische Heer hatte die Landungen in Korea beendet und sammelte allmählich südlich des Yalu. Da die russische Armee in ihrer defensiven Stellung geblieben war und da man erwarten durfte, daß die Flotte weiteren Truppentransporten auch bei Landungen an der Südküste Liautungs den Weg freihalten würde, wollte man nach Erzwingen des Yalu-Übergangs den Vormarsch gegen die Mandschurei-Armee beginnen. Gleichzeitige Landungen auf Liautung sollten sowohl den Vormarsch der Ersten Armee (Korea) gegen den Flankenangriff seitens der auf Kwangtung stehenden russischen Streitkräfte decken, als auch das Vorgehen des Heeres gegen Port Arthur einleiten. Aus dem bisherigen Verhalten der russischen Flotte konnte man schließen, daß sie in der Defensive Verstärkungen abwarten wollte. Bisher mochte sie den Schutz, den ihr Port Arthur gewährte, dazu für ausreichend gehalten haben, weil die japanische Flotte den Kampf mit den Küstenwerken stets vermieden hatte. Begann nun das Vorgehen der Armee gegen Port Arthur, so wurde die Frage brennend, ob diese Festung lange genug würde Schutz bieten können. Die Japaner glaubten damals, daß sie die Festung in einigen Monaten nehmen könnten; sie erwarteten infolgedessen, daß die russische Flotte den Durchbruch nach Wladiwostok versuchen würde, sobald Port Arthur zu Lande bedroht wäre.

Diese Überlegungen hatten erstens zur Folge, daß in Japan zwei aktive Armee-Divisionen für ein eventuelles Vorgehen gegen Wladiwostok bis zum November zurückgehalten wurden, zweitens, daß die Verteilung der Flotte erheblich geändert wurde, um eine engere Blockade von Port Arthur zu ermöglichen. Das Gros der Flotte konnte man als stark genug für eine engere Blockade ansehen. Dem Mangel an

leichten Streitkräften half man energisch ab, sobald „Nischin“ und „Kasuga“ bei der Flotte eintrafen (etwa am 10. April). Das Panzerkreuzergeschwader wurde jetzt geteilt, 4 Panzerkreuzer und eine eingefahrene verstärkte Aufklärungsgruppe (5 Kreuzer) mit einer Zerstörer- und 2 Torpedobootsgruppen wurden in die Korea-Straße gestellt, dafür alle leichten Streitkräfte von dort zur Blockadeflotte geholt. Für den Übergang zur engeren Blockade wurde die Einrichtung der Elliot-Inseln als Stützpunkt für das Gros in Angriff genommen.

Togo ist scheinbar an den Tagen, an welchen seine Vorposten durch den eben geschilderten Stellungswechsel noch schwächer als sonst waren, näher an Port Arthur herangegangen. Da er mit 6 Linienschiffen, 4 Panzerkreuzern den Russen, die über 5 Linienschiffe, 1 Panzerkreuzer verfügten, entscheidend überlegen war, machte er den Versuch, sie aus dem Bereich der Küstengeschütze herauszulocken, um sie dann zur Schlacht zu zwingen. Für den Fall, daß die Russen auswichen, ließ er Minen legen, um sie, wenn möglich, darauf zu manövrieren.

Verhalten der Blockierten. Makarow sah sich durch den Teilerfolg, den der letzte Sperrversuch gehabt hatte, veranlaßt, die Einfahrt durch eine neue Balkensperre bedeutend weiter draußen zu schützen. Skizze 3 zeigt, wie diese Sperre zwischen versenkten russischen Dampfern und gesunkenen japanischen Sperrschiffen ausgelegt worden ist. Die innerste Sperre wurde dadurch entbehrlich und deshalb entfernt.

Die verschiedenen Bombardements hatten Fehler in der Anlage der Küstenbatterien gezeigt, an deren Verbesserung energisch gearbeitet wurde. Unter anderem wurden die Geschütze der alten Kanonenboote „Rasboinik“ und „Djigit“ sowie des Hilfskreuzers „Jermak“ in Küstenwerken aufgestellt.

Die völlige Unkenntnis von Stellung und Bewegung der feindlichen Flotte erschwerte Unternehmungen zur Schädigung des Gegners außerordentlich. Man versuchte deshalb durch Torpedoboote, die zur Aufklärung ausgeschickt wurden, Nachrichten vom Feinde zu bekommen. Diese Erkundungen scheinen niemals bis an die feindlichen Vorposten gelangt zu sein, da sie die Dauer einer Nacht nicht überschritten haben. Die großen Boote der ersten Abteilung hatten Kohlen genug für weitere Unternehmungen, sind aber ebenso wie die Kreuzer nicht eingesetzt worden, weil die Idee, daß man Einzelteile der Flotte — seien es auch nur Torpedoboote — nicht vor der Entscheidung riskieren dürfte, keinen Entschluß zu energischem Vorgehen zuließ.

Makarow hat aber doch versucht, Torpedoboote zum Nachtangriff zu bringen, wenn er etwas vom Feinde zu wissen glaubte. Am 2. April abends wurden fremde Funksprüche bemerkt und daraufhin einige Torpedoboote gegen die in der Nähe vermuteten Japaner ausgeschickt. Die vier ausgesandten Boote kamen erfolglos zurück. Zwei in der folgenden Nacht in südöstlicher Richtung aufklärende Boote fanden ebenfalls nichts.

Am 11. April fand wieder eine Übungsfahrt der ganzen Flotte statt, da Makarow eine bessere Ausbildung im Fahren für das erste Erfordernis hielt. Er sprach sich nach der Rückkehr von dieser Fahrt, die in östlicher Richtung bis zur Cap-Insel geführt hatte, sehr gedrückt über den niedrigen Stand der Ausbildung aus.

Am 12. April abends wurde auf die Nachricht, daß die Japaner sich auf den Elliot-Inseln einrichten wollten, ein Torpedobootsvorstoß dorthin unternommen. Von

14 zur Zeit dienstfähigen Booten nahmen acht daran Teil, während der Rest für den Sicherungsdienst zurückbehalten wurde. Drei Boote verloren auf dem Hinmarsch die Fühlung mit ihrer Abteilung, fünf kamen zur Elliot-Reede und suchten diese flüchtig ab, ohne etwas vom Feinde zu finden. Auf dem Rückwege standen diese fünf bei Hellwerden nahe Sanschantau und sichteten dort vier japanische Torpedoboote, welche in südöstlicher Richtung auswichen. Die Verfolgung wurde aufgegeben, weil in SO große Schiffe in Sicht kamen. „Bajan" hatte Befehl, die rückkehrenden Boote aufzunehmen, die ihn schon im Kampf mit einer feindlichen Kreuzerdivision fanden und in seinem Schutz einlaufen konnten. Von den drei Booten, welche die Abteilung verloren hatten, kamen zwei nach Port Arthur, während eins sich einer feindlichen Flottille anschloß und bei Hellwerden vernichtet wurde.

Minenlegen 12./13. April. Scheinbar war es ein verhängnisvoller Zufall, daß Togo gerade in dieser Nacht die beabsichtigte Minensperre legte. Er ließ zwei Zerstörergruppen auf die Reede gehen, denen der Minendampfer „Koryo-Maru" und eine Torpedobootsgruppe mit Minen folgten. Um 11 Uhr abends wurden vom russischen Wachtschiff in der Einfahrt im Scheinwerferlicht Fahrzeuge gesehen.

Makarow war selbst dort an Bord. Er hielt die gesichteten Fahrzeuge für die zurückkehrenden eigenen Boote und verbot, sie zu beschießen. Da nun das Wachtschiff nicht schoß, feuerten auch die Küstenbatterien nicht, die infolge früherer Vorkommnisse Befehl hatten, auf den ersten Schuß des Wachtschiffs zu warten. So kam es, daß die Japaner ganz ungestört eine Minensperre etwa eine Meile von der Küste legen konnten. Als die Sperre fertig war, versuchten sie, die Landscheinwerfer durch Artilleriefeuer zu zerstören, verrieten sich dadurch und wurden nun beschossen.

Makarow ließ in der Erwartung, daß der Feind morgens erscheinen würde, Dampf aufmachen. Während der Nacht wurde auf Reede nicht mehr nach Minen gesucht, morgens blieb dazu keine Zeit, da sich die nun folgenden Ereignisse sehr rasch abspielten. Dem „Bajan", der zur Aufnahme der Torpedoboote zuerst auslief, folgten „Askold" und „Diana". Den auslaufenden Schiffen wurde Minensuchgerät vorausgeschleppt. Als „Bajan" von seinem Gefecht mit den feindlichen Kreuzern zurückkehrte, kamen gerade die ersten Linienschiffe „Petropawlowsk", „Pobjeda" und „Poltawa" auf Reede. Da „Peresswjät" in der Einfahrt Grund berührt hatte, kam sie und „Sewastopol" erst erheblich später heraus. Am Horizont waren noch die japanischen Kreuzer sichtbar, mit welchen „Bajan" vorher gekämpft hatte. Makarow ging mit „Petropawlowsk", „Poltawa", „Pobjeda", den Kreuzern und Torpedobooten gegen sie vor und folgte ihnen etwa 15 Seemeilen weit. Togo stand etwa 30 Seemeilen östlich von seinen Kreuzern und wartete auf Meldung vom Auslaufen der Russen. Er hatte die Absicht, den Gegner von Port Arthur abzuschneiden und dadurch zum Kampf zu zwingen; seine Kreuzer sollten den Feind aus dem Bereich der Küstengeschütze locken. Der Versuch, die russische Flotte abzuschneiden, mißglückte, sei es, daß die Funkspruchmeldungen der Kreuzer gestört wurden, sei es, daß die japanischen Schiffe sich zu früh zeigten und dadurch die Russen zur Umkehr veranlaßten. Bei der Rückkehr auf Reede passierten die russischen Linienschiffe die in der Nacht gelegte Sperre, „Petropawlowsk" kam auf Minen und ging unter; mit ihm Makarow. Bald darauf kam auch „Pobjeda" auf eine Mine und wurde havariert. Auf Signal

des II. Admirals Fürst Uchtomski lief die Flotte ein. Die japanische Flotte war außerhalb Tragweite der Küstengeschütze stehen geblieben und kam auch trotz der augenscheinlichen Unordnung und Verwirrung in der russischen Flotte nicht näher. Neben dem Gedanken, daß man sich nicht dem Feuer der Küstenbatterien und vielleicht russischen Minensperren aussetzen wollte, ist hierfür wahrscheinlich maßgebend gewesen, daß die Lage der eigenen Minen noch nicht allen Schiffen bekannt war. Nachmittags zogen sich die Japaner aus Sicht von Port Arthur zurück. Togo hat während der Nacht in See geankert und am nächsten Tage noch einmal versucht, die Russen durch seine Kreuzer in freies Wasser zu locken. In Port Arthur war aber die erste Bestürzung nach dem Untergange des „Petropawlowsk" und dem Tode Makarows so groß, daß die vor dem Hafen stehenden feindlichen Kreuzer gar nicht beachtet wurden. Es wurden zwar Boote zum Minensuchen auf Reede geschickt, die auch zahlreiche japanische Minen fanden, sonst aber wurde nichts unternommen.

Die Japaner wollten nun am folgenden Tage, dem 15. April, die günstige Gelegenheit zu einem entscheidenden Schlage ausnutzen. In der Nacht vom 14./15. April legten Torpedoboote Minen auf Reede. Mit ihnen gingen drei Zerstörergruppen zur Deckung der Torpedoboote und zur Bewachung des Hafenausgangs vor. Morgens traf zur Aufnahme der Boote eine Kreuzerdivision vor Port Arthur ein, der etwa um 9 Uhr vormittags das Gros folgte. Togo wiederholte den früher mit Erfolg gemachten Versuch, die feindliche Flotte durch indirektes Geschützfeuer aus dem Hafen zu treiben. Er schickte „Nischin" und „Kasuga" in eine Stellung südwestlich von Liautischan, während das Gros vor der Hafeneinfahrt stehen blieb. Die beiden Panzerkreuzer bombardierten zwei Stunden lang den Hafen, ohne daß russische Schiffe ausliefen. Das Bombardement hat der russischen Flotte nicht geschadet, und ebensowenig hat die Beantwortung des indirekten Feuers aus dem Hafen heraus Erfolge erzielt, obwohl das russische Feuer diesmal auf das sorgfältigste vorbereitet war. Man hatte nämlich dafür das Seegebiet vor Port Arthur in numerierte Quadrate eingeteilt. Die Signalstation auf Liautischan meldete das Quadrat, in dem das Ziel stand, und die Schußbeobachtung. Trotz dieser Hilfen wurde kein Treffer erzielt. Eine neu auf Liautischan angelegte Batterie stellte ihr Feuer ein, sobald sie beschossen wurde, da ihre offen und deutlich sichtbar stehenden Geschütze nicht besetzt gehalten werden konnten. Bemerkenswert ist, daß auf „Sewastopol" ein schweres Geschütz bei dem Schießen mit sehr großer Erhöhung eine Lafettenbeschädigung erlitt, welche es für den ganzen Krieg unbrauchbar machte, da die Reparatur in Port Arthur nicht ausgeführt werden konnte. Eine Störung auf „Kasuga", die den gleichen Grund hatte, war schnell beseitigt. Als drei Stunden nach Hochwasser noch keine russischen Schiffe ausgelaufen waren, zog sich die japanische Flotte zurück.

Der Blockierte. Nach dem Tode Makarows ging das Kommando der Flotte zunächst an Fürst Uchtomski über. Dieser wurde schon am 15. April durch Alexejew abgelöst, welcher das Kommando über die ganze Flotte erhielt, während Fürst Uchtomski das Linienschiffsgeschwader, Reitzenstein die Kreuzer, Doszinski die Küstenverteidigung behielten. Withöft wurde Chef des Stabes der Flotte. Alexejew sollte später das Kommando an Skrydlow abgeben, der aber überhaupt nicht mehr nach Port Arthur hineinkam.

Alexejew fand 3 Linienschiffe, 1 Panzerkreuzer, 4 Kreuzer, etwa 14 große Torpedoboote fahrbereit vor. Er sprach in der ersten Sitzung mit den Kommandanten die Ansicht aus, daß die nächsten Aufgaben Reparatur der beschädigten Schiffe und Freimachen der Reede von Minen seien.

An den beschädigten Linienschiffen wurde mit Hilfe von Caissons gearbeitet. Ins Dock kamen, da „Pallada“ jetzt fertig war, vier Torpedoboote. „Amur“, der durch Anlaufen an einen der versenkten Dampfer leck geworden war, konnte ohne Docken bei gekrängtem Schiff repariert werden.

Das Absuchen der Reede nach Minen geschah erst mit Dampfbeibooten, dann mit den Zerstörern „Wssadnik“ und „Gaidamak“, schließlich mit Torpedobooten. Die letzteren sind in späterer Zeit durch die besser manövrierenden Baggerfahrzeuge ersetzt worden.

Verteidigungsmaßnahmen. Der Platz, an welchem „Nischin“ und „Kasuga“ beim Bombardement gestanden hatten, wurde am 22. April durch drei zum Minenlegen hergerichtete Hafendampfer mit Minen verseucht. Ein Dampfer ging dabei durch Detonation einer Mine verloren. Dies wurde von japanischen Torpedobooten, welche jetzt als Vorposten schon in Sicht der Einfahrt standen, beobachtet und gab zu dem Gerücht Veranlassung, „Amur“ sei untergegangen.

Die Wladiwostok-Kreuzer. Die russischen Kreuzer in Wladiwostok lagen seit der ersten Ausfahrt untätig im Hafen; die Gründe für dies Verhalten sind noch unbekannt. Vermutlich Mitte April kam die Nachricht, daß die Japaner Transporte nach Gensan brächten, am 23. April ging jedenfalls das Wladiwostok-Geschwader gegen Gensan vor. Am 25. April wurden zwei Torpedoboote in den Hafen hineingeschickt, während die Kreuzer und acht Torpedoboote draußen blieben. Man fand nur den kleinen japanischen Dampfer „Goyo-Maru“ im Hafen und zerstörte ihn. Das Geschwader lief dann nach Wladiwostok zurück und fing unterwegs den japanischen Transportdampfer „Kintschu-Maru“ ab, der versenkt wurde. Am 26. April kam Kamimura mit vier Panzerkreuzern, etwa fünf geschützten Kreuzern und vier Zerstörern nach Gensan und nahm sofort die Verfolgung der Russen auf. Er folgte ihnen vergeblich bis Wladiwostok. Da sein Geschwader zu klein war, um die beiden Ausfahrten zuverlässig zu beobachten, lag die Gefahr vor, daß die Russen ihn umgingen und die Vereinigung mit der Port Arthur-Flotte versuchten. Kamimura blieb deshalb nicht lange vor dem Hafen, sondern ließ nur durch Torpedoboote Minen legen und kehrte dann in die Tsuschima-Stellung zurück. Eine Feldbatterie auf der russischen Insel sah dem Minenlegen der Japaner zu, ohne sie zu beschießen, da sie die Boote für russische hielt.

Vor Port Arthur. Inzwischen war der Stellungswechsel der Flotte vor Port Arthur beendet, und Togo bereit, zu einer engeren Blockade überzugehen. Er ließ, wie bei der Schilderung der russischen Torpedobootsunternehmung schon angedeutet wurde, die Elliot-Inseln als Stützpunkt vorbereiten.

Bevor ich nun zur Beschreibung der engen Blockade übergehe, will ich noch einmal kurz die interessantesten Einzelheiten des ersten Blockadeabschnittes hervorheben.

Rückblick auf die Zeit der losen Blockade.

Togo hat anfangs eine lose Blockadeform gewählt, weil er sich einerseits zu schwach fühlte, um eng zu blockieren, anderseits zu der Annahme berechtigt schien, daß bei den gegebenen geographischen Verhältnissen der Zweck der Blockade auch zu erreichen sei, wenn dem Gegner Bewegungsfreiheit bis an die Linie Schantung-NO-Vorgebirge —Hall-Inseln gelassen werde.

Die Anlage und Durchführung der Blockade entsprach den Grundsätzen, die durch theoretische Erwägungen und durch Friedensmanöver gefunden sind. Trotz des japanischen Erfolges kann man aber sichere Schlüsse auf die Wirksamkeit einer losen Blockade aus diesem Beispiel nicht ziehen, wie folgende Überlegung zeigt.

Der Zweck der Blockade war in erster Linie Freihalten der Seewege für die Armeetransporte, da davon die Möglichkeit, diesen Krieg zu führen, abhing. Tatsächlich sind die Transporte vor der Port Arthur-Flotte sicher gewesen. Dies waren sie aber allein schon deshalb, weil die Russen gar keinen Angriff versuchten, sondern sich in Erwartung von Verstärkungen, bis zu deren Eintreffen die Flotte erhalten bleiben sollte, eng an ihren Schutzhafen anlehnten. Man kann nicht sagen, daß die lose Blockade ihren Zweck auch erfüllt haben würde, wenn der Blockierte von seiner Bewegungsfreiheit anderen Gebrauch gemacht hätte.

Die zweite Aufgabe, die sich der Blockierende gestellt hatte, war das Verhindern der Vereinigung der getrennten Teile des Gegners, insbesondere die Verhinderung des Durchbruchs der Port Arthur-Flotte nach Wladiwostok. Seltsamerweise finden wir beim Blockierten derartige Pläne überhaupt nicht. Es ist weder der Versuch gemacht worden, die Wladiwostok-Kreuzer nach Port Arthur zu bringen, noch in dieser Zeit beabsichtigt worden, mit der Port Arthur-Flotte nach Wladiwostok zu gehen. Man kann also auf die Wirkung der losen Blockade berechtigte Schlüsse auch nicht daraus ziehen, daß eine Vereinigung der russischen Flottenteile nicht stattgefunden hat.

Über die Durchführung der losen Blockade läßt sich nur wenig sagen, da wir kaum Einzelheiten wissen. Wie zur Erklärung des japanischen Vorgehens mehrfach ausgeführt worden ist, war der Kraftüberschuß, den Togo hatte, sehr gering. Man kann wohl annehmen, daß ein gleicher Kraftüberschuß unter anderen Verhältnissen nicht genügen würde.

Abgesehen von der Benutzung der Stützpunkte, die ich später besprechen will, scheinen mir zwei Fragen besonders erwähnenswert: der Schutz der blockierenden Flotte gegen Torpedoboote und der Nachrichtendienst. Gegen Torpedobootsangriffe sicherte sich die Flotte scheinbar doppelt; erstens durch eine von Zerstörern gebildete Marschsicherung, zweitens entweder durch Aufenthalt in großem Abstande vom Stützpunkt der feindlichen Boote oder, wenn die Flotte sich Port Arthur nähern wollte, durch vorgeschickte Zerstörer, welche den Hafenausgang bewachten. Es ist nicht zu Torpedobootsangriffen gekommen, weil die Russen im allgemeinen nicht wußten, wo sie den Feind zu suchen hatten, und die gelegentlichen Chancen, Fühlung zu halten, nicht ausnutzten. Doch ist es erwähnenswert, daß gerade in den Nächten, in welchen japanische Zerstörer zur Bewachung der Einfahrt erschienen, russische Boote schon draußen waren. Sie hatten vor Dunkelwerden, wenn kein Feind in Sicht war, auslaufen können. Die Torpedobootsblockaden hatten also in diesem Sinne keinen Erfolg, dafür aber anderen.

Ihnen fielen nämlich mehrmals in den Hafen zurückkehrende Boote zum Opfer, bis morgens Kreuzer zur Aufnahme der Boote diesen entgegengeschickt wurden.

Das Nachrichtenwesen war vorzüglich organisiert. Schnelle und sichere Nachrichtenübermittlung nach dem Hauptquartier war für die Japaner von besonderer Bedeutung, denn im Hauptquartier wurde über das Vorgehen der Flotte und des Heeres entschieden, weil man dort die Gesamtlage am besten übersehen konnte. Ich habe bei Besprechung der einzelnen Stützpunkte die Organisation des Nachrichtendienstes zum Hauptquartier beschrieben und auch darauf hingewiesen, wie Togo durch Kabel und Funksprucheinrichtungen die Meldungen der Vorposten zu beschleunigen und bei der geringen Zahl seiner Kreuzer durch solche Hilfswege sogar Nachrichtenübermittler zu sparen versucht hat.

Dem Sammeln von indirekten Nachrichten über den Feind wurde große Sorgfalt gewidmet. Als Beispiel sei die Nachrichtensammelstelle in Tschifu erwähnt. Nachrichten über eigene Bewegungen und Verluste unterlagen einer außerordentlich strengen Zensur, deren Berechtigung durch den Schaden, den das sorglosere russische Vorgehen angerichtet hat, genügend bewiesen ist.

Port Arthur als Schutzhafen für die Flotte. Eine der bemerkenswertesten Erscheinungen dieser Blockade ist die Tatsache, daß der Blockierende den Wert des Schutzhafens der blockierten Flotte viel geringer einschätzte als der Blockierte und daß er infolgedessen bei seinem Gegner viel weitergehende Pläne annahm, als dieser tatsächlich hatte. Nach japanischer Ansicht war Port Arthur weder stark genug, um einer Flotte Schutz zu gewähren, noch leistungsfähig genug, um große Reparaturen zu ermöglichen. Bei Beginn des Krieges kannten die Japaner die Festung so genau, daß sie die Schwächen der Seefront ausnutzen konnten, um aus vier verschiedenen Stellungen ungefährdet durch die Küstenwerke den Innenhafen zu beschießen. Die Landverteidigung glaubten sie in etwa zwei Monaten niederkämpfen zu können. Port Arthur war durch Wegnahme der Kintschau-Enge von seinen rückwärtigen Landverbindungen leicht abzuschließen und von See aus verhältnismäßig leicht zu blockieren, da es nur einen Ausgang gab, den Linienschiffe nur zu Zeiten, die der Blockierende ausrechnen konnte, passieren durften, und da dem Auslaufenden nur der Weg durch die Linie Schantung-NO-Vorgebirge—Hall-Inseln offen stand.

Die Japaner mußten die russische Flotte vor Herauskommen von Verstärkungen vernichten. Die ebengenannten Schwächen von Port Arthur ließen es ihnen wünschenswert erscheinen, die russische Flotte dort bis zur Einnahme der Festung festzuhalten oder zur Entscheidungsschlacht herauszutreiben. Der Durchbruch nach Wladiwostok hätte die Blockade und Einnahme dieses Hafens zur Folge haben müssen. Es genügt, darauf hinzuweisen, daß Wladiwostok zwei tiefe Ausfahrten hat und ein Dock für Linienschiffe besitzt, daß die Rückendeckung einer Belagerungsarmee dort schwieriger ist und daß die Russen durch die Vereinigung mit ihren dort liegenden Panzerkreuzern erheblich gestärkt worden wären, um zu zeigen, daß die Japaner den Durchbruch dorthin nicht zugeben durften.

Die Russen schätzten die Defensivkraft der Festung Port Arthur sehr viel höher ein, glaubten auch, durch Hilfswerke die Verteidigungsfähigkeit genügend erhöhen zu können, um Port Arthur bis zum Eintreffen der Flottenverstärkungen zu halten.

Überraschend gute Erfolge bei der Reparatur der Linienschiffe bewiesen, daß die Werft doch leistungsfähiger war, als eigentlich zu erwarten stand. Das Festhalten der Russen an Port Arthur ist also erklärlich, wenn auch der weitere Verlauf des Krieges gezeigt hat, daß die Japaner den Schutzhafen richtiger einschätzten. Als die Russen einsahen, daß Port Arthur seine Aufgabe nicht erfüllen konnte, war der Durchbruch nach Wladiwostok nur noch nach siegreicher Entscheidungsschlacht möglich.

(Schluß folgt.)

Banselow.

Anlage: Erläuterungen zu der Karte.*)

A. Japan.

I. Marinestationen und Hilfsstützpunkte.

Station Yokosuka:
- Yokosuka: Kriegshafen und Werft, 1 $\underline{D}$, 2 D, 1 d. Matrosen- und Torpedodivision.
- Uraga: Werften, 2 D, 1 Sl.
- Yokohama: Werften, 1 $\underline{D}$, 1 D.
- Hakodate: Werft, 1 $\underline{D}$, 1 D, 4 Sl.
- Ominato: Torpedobootsstation, 1 Schw d.
- Toba: 1 d.

Station Kure:
- Kure: Kriegshafen (M.D. und T.D.) und Werft, 1 $\underline{D}$, 1 D, 6 Sl. Privatwerft 2 D. Geschütz- und Munitionsfabrik, Torpedo- und Minenwerkstatt. Ausrüstungsplatz der Flotte für Waffen und Munition.
- Innoschima: Werft, 2 D.
- Kobe: Werft, 1 D.
- Osaka: Werften, 8 D.
- Moji und Schimonoseki: Kohlen und Ausrüstung.

Station Sasebo:
- Sasebo: Kriegshafen (M. D. und T. D.) und Werft, 1 $\underline{D}$, 1 D, 2 d, 1 Schw d, 2 Sl. Größtes Kohlenlager. Ausrüstungsplatz der Flotte für Inventar und Material.
- Nagasaki: Werften, 1 $\underline{D}$, 1 D, 1 d 2 Sl.
- Kutschinotsu: Hauptausfuhrhafen japanischer Kohle.
- Takeschiki auf Tsuschima: Torpedobootsstation, 1 Schw d.

Station Maizuru:
- Maizuru: Kriegshafen (M. D. und T. D.) und Werft, 2 D, 1 $\underline{D}$ wurde im August 1904 fertig.
- Niigata: Endpunkt mehrerer Bahnlinien, geeignet als Einschiffungshafen für Armeetransporte.

Gouvernement Formosa:
- Makung: Torpedobootsstation.

II. Heeresverteilung.

Dreizehn Divisionsbezirke (Garde und I. bis XII. Division).

Bei Hiroschima befanden sich in Ujina und auf Kanawaschima Depots für die Umwandlung von Handelsschiffen in Transporter.

III. Nachrichtenwesen.

1. Die vier Hauptinseln haben ein dichtes Netz von Telegraphenlinien und sind untereinander durch Kabel verbunden.
2. Kabel ins Ausland:
   - Kiuschiu—südliche japanische Inseln—Formosa—Futschau.
   - Nagasaki—Wusung—Schanghai.

---

*) $\underline{D}$ = Dock für Linienschiffe, D = Dock für andere große Schiffe, d = Dock für Torpedoboote, Sl = Schlipp, Schw = Schwimm-.

Nagasaki—Wladiwostok.
Kiuschiu—Hirado—Iki—Tsuschima—Fusan.

3. Funkspruchstationen:
Nagasaki, Sasebo, Hirado, Tsuschima, Maizuru, Kagoschima, Oschima, Yokosuka, Tokio, Kelung (Formosa).

4. Signal- und Küstenbeobachtungsstationen waren über die ganze Küste und die vorgelagerten Inseln verteilt.

B. Rußland.

I. Flottenstützpunkte.

Port Arthur: Kriegshafen und Werft, 1 D. Standort der Kwangtung-Flottenequipage.

Dalni: Regierungswerft, 1 D, 1 D im Bau.

Wladiwostok: Kriegshafen und Werft, 1 D. 1 D im Bau, 1 Schw D, 1 Schw d, 3 Sl. Standort der Sibirischen Flottenequipage.

II. Nachrichtenwesen.

1. Die Telegraphenlinien schlossen sich im allgemeinen der Eisenbahn an.
2. Kabel ins Ausland:

Wladiwostok—Nagasaki } bei Ausbruch des Krieges außer Betrieb gesetzt.
Port Arthur—Tschifu }

Anschlüsse: Tschifu—Tsingtau, Tschifu—Weihaiwei, Tschifu—Schanghai, Tschifu—Taku.

3. Funkspruchstation: Port Arthur.
4. Signal- und Küstenbeobachtungsstationen: Siehe Karte.

C. Korea und Liautung.

Küstenplätze, an denen Transporte gelandet wurden:

Fusan. Große japanische Ansiedlung in einem Konzessionsgebiet (8000 Einwohner). — Geschützter Außenhafen, Innenhafen für 6,5 m Tiefgang, eisfrei. Japanischer Bahnbau nach Soeul angefangen. Hauptstraße nach Soeul. Kabel nach Japan, Landtelegraph nach Soeul.

Masampo (Südostküste). Kleine japanische (250 Einwohner) und russische Ansiedlungen in Konzessionsgebieten. Japanisches Regierungskohlenlager. Geschützter Ankerplatz, fast immer eisfrei. Landstraße zur Hauptstraße Fusan—Soeul. Anschluß an das koreanische Landtelegraphennetz.

Gensan. Japanische Ansiedlung (1500 Einwohner) im Konzessionsgebiet. Besatzungstruppe von 5000 Mann. Japanisches Regierungs-Kohlenlager. Guter Ankerplatz, nicht eisfrei. Hauptstraße nach Soeul, Landstraßen nach Pingyang und Andschu. — Anschluß an koreanische Landtelegraphen.

Masampo (Westküste) Große Reede, fast immer eisfrei. Landstraße zur Hauptstraße Fusan—Soeul. Erhielt im Kriege Anschluß an Bahntelegraph.

Tschimulpo. Seehafen für die Hauptstadt Soeul. Großer Hafen, eisfrei. — Japanische Ansiedlung (7000 Einwohner). Japanisches und russisches Kohlenlager. Eisenbahn (35 km), Telegraphen- und Telephonleitung, Hauptstraße nach Soeul.

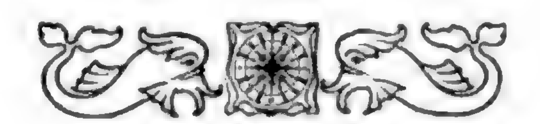
Tschinampo. Japanische Ansiedlung (500 Einwohner). Der Ankerplatz liegt in der Pingyang-Mündung, nicht eisfrei. Land- und Wasserweg nach Pingyang (70 km). — Anschluß an Landtelegraph.

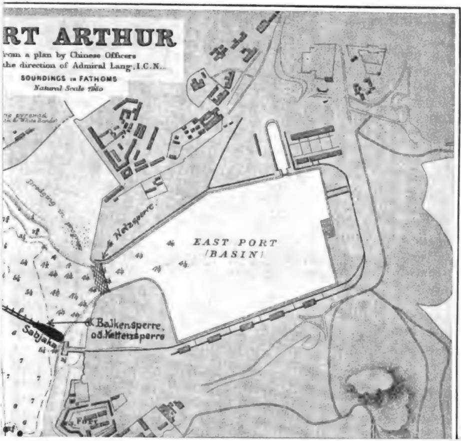
Yalu-Mündung. Yöngampo. Die Hauptstraße Soeul—Mandschurei kreuzt den Yalu bei Witschu 30 Seemeilen flußaufwärts. Bis dorthin können 3 m tiefgehende Fahrzeuge vordringen. Nicht eisfrei. Witschu hat Anschluß an das Landtelegraphennetz.

Takuschan. Tayang-Mündung. Nicht eisfrei. Landwege nach Föngwangschöng und Haitschöng.

Pitsewo und Yentau-Bucht. Offene Reeden, nicht eisfrei. Landwege nach Kaiping, Port Adams und Kintschau.

Yinkau. Liauho-Mündung, nicht eisfrei. 30 Seemeilen flußaufwärts liegt Niutschwang. Von Niutschwang Eisenbahn zur Linie Dalni—Mukden und nach Schanhaikwan. Anschluß an Landtelegraph. — Russische Polizeitruppe von 500 Mann.





Digitized by Google

Digitized by Google

Die Presse in Kriegszeiten.

Von Kapitänleutnant v. dem Knesebeck.

„Wenn auch keine andere Lehre aus dem Russisch-japanischen Kriege 1904/05 zu ziehen wäre, so bliebe doch die von dem Wert der Nachrichtenunterdrückung. Die Japaner und in geringerem Maße die Russen haben uns gezeigt, daß eine Geheimhaltung möglich ist." Mit diesen Worten weist der englische Admiral Sir Cyprian Bridge im „Naval Annual" 1905 auf die so wichtige Frage des Verhaltens der Presse in Kriegszeiten hin.

Es ist bekannt, in wie vollendeter Weise die Japaner in dem Kriege ihre Maßnahmen und Absichten in einen undurchsichtigen Schleier zu hüllen verstanden. Sie haben dadurch ein Beispiel gegeben, dem in kommenden Kriegen zu folgen unerläßlich erscheint. Es ließ die interessante Frage der Preßfreiheit im Kriege wieder aufleben. Diese wurde — unter dem unmittelbaren Eindrucke japanischer Zensurmaßnahmen — durch einen ehemaligen Seeoffizier, Lord Ellenborough, am 3. März, 13. und 28. Juli 1905 im englischen Oberhause zur Sprache gebracht. Lord Ellenborough schnitt damit eine Frage an, die in den am meisten interessierten Kreisen, denen der Presse, lebhafte Erörterungen und Vorschläge zur Folge hatte, indem man dem Gedanken zustimmte, daß in Zeiten gespannter Beziehungen zwischen zwei Staaten, vor dem Ausbruche von Feindseligkeiten und während eines Krieges keine Nachrichten durch die Presse verbreitet werden dürften, die geeignet seien, zum eigenen Schaden dem Feinde Vorschub zu leisten. Auf diese Vorschläge sei später näher eingegangen.

Wie einem Artikel der „Times" vom 23. Mai 1905 „The press as an intelligence agent in time of war" entnommen ist — ebenso wie einige der folgenden geschichtlichen Beispiele und Ausführungen —, sagte Lord Ellenborough u. a.: „Wenn ein Spezialgesetz, betreffend die Veröffentlichung von Nachrichten in Kriegszeiten, erforderlich werden sollte, so ist es besser, daß es im Frieden sorgfältig erwogen und bereitgehalten wird, um im Bedarfsfalle ohne den geringsten Zeitverlust in Kraft gesetzt zu werden, sobald ein Krieg unmittelbar bevorzustehen scheint, als daß es erst dann erlassen wird, wenn es wahrscheinlich schon zu spät ist!"

Bei den Erörterungen im Oberhause traten die Schwierigkeiten dieser Frage deutlich hervor. Sie sind in dem innerlich verschiedenen Wesen der Anforderungen des Krieges und der Interessen der Presse begründet. Allgemein kann gesagt werden: Geheimhaltung ist eine Bedingung erfolgreicher Kriegführung, Öffentlichkeit diejenige erfolgreicher Journalistik. Es sprechen sich hierin Gegensätze aus, deren Ausgleich in dem Sinne angestrebt werden muß, daß jedem von beiden nach Möglichkeit sein Recht wird. Als oberster Grundsatz hat aber stets zu gelten, daß das nationale Interesse entscheidet. Der damalige Erste Lord der Admiralität, der Earl of Selborne, erkannte am 3. März 1905 in seiner Antwort rückhaltlos die Bedeutung und Schwierigkeit der Frage an. Er betonte nicht nur, daß sie das ernste Studium des Committee of Imperial Defence erfordere, sondern rief Parlament und Presse zu gemeinsamer Arbeit an der Lösung des Problems auf, da keine Regierung dies unter eigener Verantwortlichkeit ohne die Mitwirkung und das Zusammengehen mit der Presse

vollbringen könne. Er hob weiter hervor, daß der patriotische Journalist 1 oder 2 Tage vor Ausbruch von Feindseligkeiten Nachrichten veröffentlichen könnte, die den glücklichen Ausgang des ganzen Seekrieges für sein Vaterland möglicherweise in Frage stellen würden, ohne daß er eine Ahnung hätte, wie unermeßlichen Schaden er diesem zufüge. „Wenn man die japanische Admiralität über den Grund des Erfolges ihrer Operationen zur See befragen würde", schloß er, „so würde sie ihn größtenteils dem Umstande zuschreiben, daß es gelang, die Verbreitung von Nachrichten über Schiffsbewegungen zu verhindern". Nachdem hierauf noch mehrere andere Redner zu der Frage Stellung genommen hatten, verlief die Debatte ohne positives Ergebnis. Es hat sich aber bereits gezeigt, daß sie nicht ganz wirkungslos geblieben ist.

Lord Ellenborough suchte ferner die Unterstützung der Presse in einem offenen Briefe zu gewinnen, aus dem einige Sätze auch in Deutschland Beachtung und Überlegung verdienen: „Die unzeitgemäße Veröffentlichung einer Notiz von zehn Zeilen kann einen ganzen Feldzugsplan über den Haufen werfen und selbst einen Staat ruinieren. Ich habe kürzlich mit einigen Seeoffizieren diese und andere Marineangelegenheiten erwogen. Über viele Punkte gehen die Ansichten auseinander, über diese Frage aber herrscht Einstimmigkeit. Ich finde auch, daß alle Fachmänner, welche die Ereignisse des jüngsten Krieges in ihren Einzelheiten verfolgt haben, die Erfolge der Japaner zum großen Teile ihrer außerordentlichen Fähigkeit der Nachrichtenunterdrückung zuschreiben. Ein Feind sollte niemals wissen, wo unsere Schiffe oder in welchem Reparaturzustande sie sind. Ein nicht sichtbares Schiff, dessen Aufenthalt unbekannt ist, bleibt immer ein auszuspielender Trumpf. Man ist sich ziemlich einig darüber, daß eine Zensur unmöglich ist. . . . Deshalb sollte ein Gesetz erlassen werden, welches die nicht autorisierte Veröffentlichung von Nachrichten im Kriegs- oder Mobilmachungszustande für strafbar erklärt. Eine wohlüberlegte Maßregel dieser Art würde für die Sicherheit des Landes mehr bedeuten als die Erhöhung des Marinebudgets um mehrere Millionen Pfund Sterling. Sowohl Nelson als Wellington beklagten sich über die Veröffentlichung von Nachrichten über Schiffs- und Truppenbewegungen. Togo und Oyama haben das nicht nötig gehabt. Wir müssen ebenfalls moderner werden, oder wir werden die Folgen zu tragen haben!"

Bevor einer näheren Betrachtung der Frage Raum gegeben wird, erscheint es notwendig, ihre Wichtigkeit durch eine Reihe geschichtlicher Beispiele klar hervorzuheben. Durch eine solche Beleuchtung wird sie Farbe und Interesse gewinnen. Auf dem Hintergrunde der neueren und neuesten Kriegsgeschichte wird sich zeigen, welchen Einfluß auf den Gang der Kriegshandlungen die Presse zuweilen gehabt hat und welcher Ansicht hervorragende Männer über die Notwendigkeit einer Kontrolle der Presse in Kriegszeiten waren. Es ergibt sich aus den Beispielen ferner, daß es sich keineswegs um einen Gegenstand handelt, dessen Bedeutung erst jetzt hervorgetreten ist. Diese hat allerdings infolge der steten Vervollkommnung der Technik im Verkehr und in der Nachrichtenübermittlung in der Gegenwart erheblich zugenommen.

Beispiele aus der Kriegsgeschichte.

In einem Ende September 1805 an den Generalleutnant the Hon. Henry Fox gerichteten Brief verlangte Nelson, kurz nach seiner Ankunft bei der Flotte, daß

dem Redakteur der „Gibraltar Gazette“ verboten werden sollte, die Zusammensetzung seiner Flotte, die Namen und die Stärke seiner Schiffe in seinem Blatte zu erwähnen; Nelson fügte hinzu: „For I much fear that if the enemy know of our increased numbers we shall never see them out of Cadiz.“ Admiral Villeneuve erhielt tatsächlich Anfang Oktober genaue Nachrichten über die Stärke von Nelsons Streitmacht, ging aber auf Napoleons wiederholten Befehl dennoch in See. Nelsons wohlbegründete Befürchtungen verwirklichten sich somit zwar nicht, aber sein Brief zeigt klar, welche nachteiligen Folgen nach seinem Urteil aus der Veröffentlichung von Tatsachen sich hätten ergeben können, die zu verbergen er so eifrig bemüht war.

Wellington hatte häufig Grund, sich über die Art und Weise zu beklagen, in der englische Zeitungen — unwissentlich — zuverlässige Quellen der Information für Napoleon wurden.

Am 21. November 1809 lenkte der Oberbefehlshaber der Streitkräfte auf der Iberischen Halbinsel die Aufmerksamkeit des Earl of Liverpool darauf, wie häufig in englischen Zeitungen Notizen über die Stellung, Zahl, Ziele usw. der Heeresteile in Spanien und Portugal zu finden seien. Er schrieb: „Zu verschiedenen Malen haben englische Zeitungen genaue Angaben nicht nur darüber gebracht, welche Regimenter eine Stellung innehätten, sondern auch über die Zahl ihrer gefechtsfähigen Leute; diese Nachrichten müssen zur selben Zeit in den Händen des Feindes wie in den meinen gewesen sein, und zwar in einem Augenblick, in dem es äußerst wichtig war, daß er sie nicht erhielt. Die Zeitungen haben neulich einen Bericht über die englisch-portugiesischen Verteidigungsstellungen veröffentlicht, der zweifellos dem Feinde zum erstenmal Kenntnis von ihnen gab. Ich füge eine kürzlich veröffentlichte Notiz bei, die den von mir für einen bestimmten Fall ins Auge gefaßten Feldzugsplan bespricht, und sich über die Vorbereitungen, die ich für diese Operation getroffen habe, und über die Lage meiner Magazine ausläßt. Ich halte es nicht für notwendig, dem Ursprung dieser Informationen der Zeitungen weiter nachzugehen. Wenn die Herausgeber den militärischen Operationen auf der Halbinsel Erfolg wünschen, müssen sie es unterlassen, der Allgemeinheit derartige Nachrichten mitzuteilen, da sie doch wissen, daß der Feind die Zeitungen auch liest, und . . . die Verbreitung der Nachrichten in dem Maße schädlich ist, als sie wohlbegründet und zutreffend sind. Eure Lordschaft werden am besten beurteilen können, ob und welche Maßnahmen zur Verhinderung . . . zu treffen sind. Ich kann nur versichern, daß diese Art der Nachrichtenverbreitung die Schwierigkeiten der Kriegführung in diesem Lande ganz erheblich vergrößert.“

Am 3. Juli 1810 übersandte Wellington dem Earl of Liverpool die Übersetzung eines aufgefangenen Briefes von Berthier an Massóna, der Angaben über die Stärke der verbündeten Armeen enthielt, die aus englischen Zeitungen ausgezogen waren. Nachdem er sich wieder über deren Haltung beklagt hat, warnt er am 15. August seine Offiziere in einem Armeebefehl dringend vor Unvorsichtigkeiten in dieser Beziehung. An demselben Tage drückt er dem General Graham gegenüber seine Verwunderung darüber aus, daß sich in englischen Zeitungen genaue Berichte über die bei Cadiz in Bau befindlichen Batterien und Werke gefunden hätten, und zwar unter Angabe von Zahl und Kaliber der Geschütze, ihrer Entfernung voneinander und von den Werken des Feindes.

Sechs Monate später (19. Januar 1811) führte Wellington von neuem Klage: „Ich übersende eine Zeitungsnummer, die einen Bericht über unsere Werke, ihre Geschützzahl und Bemannung unter Angabe ihres Zweckes gibt. Sie werden zugeben müssen, daß derjenige sich in erheblichem Nachteile befindet, der gegen einen über die Operationen unterrichteten Feind zu kämpfen hat. Unsere Zeitungen geben aber den Franzosen Auskunft darüber.“

Weiter schrieb Wellington dem General Graham am 16. März 1811, daß ihm General Foy Abdrucke aller seiner Depeschen mitgebracht, daß Masséna im November alle seine Absichten gegen die Franzosen gekannt habe und daß dem französischen General jede Einzelheit der britischen Stellungen bekannt wäre. Wellington fährt fort: „Es mag sehr schön sein, dem englischen Publikum diese Kenntnisse zugänglich zu machen. Man muß sich aber klar darüber sein, welchen Preis man für sie zu zahlen hat und welche Vorteile dem Feinde für seine Operationen daraus erwachsen.“

Daß die Franzosen schnell bei der Hand waren, aus den Veröffentlichungen Nutzen zu ziehen, die ihnen auf diese Weise zur Verfügung gestellt wurden, geht aus einem Briefe Berthiers an Masséna hervor: „Wir besitzen die eingehendsten Nachrichten über die Engländer, die viel besser als ihre eigenen sind. Der Kaiser liest die englischen Zeitungen und eine große Zahl täglich von der Opposition geschriebener Briefe, von denen einige Lord Wellington kritisieren und Ihre Operationen im einzelnen besprechen.“

Es mag von Interesse sein, den Beschwerden Wellingtons die Ansichten und Maßnahmen Napoleons in bezug auf die Presse an die Seite zu stellen.

Am 15. Februar 1800 verbot er durch ein Edikt den Zeitungsherausgebern, irgend etwas über die Bewegungen seiner Streitkräfte zu Lande oder zur See abzudrucken. Fast 8 Jahre später, am 4. November 1807, wies er den Polizeipräfekten an, in einem Rundschreiben dieses Verbot in Erinnerung zu bringen: „Il est fort inutile d'apprendre aux étrangers les mouvements de troupes que je fais chez moi.“ Infolge der durchgreifenden Maßnahmen des Kaisers sucht man vergeblich nach Beispielen dafür, daß seine Pläne durch Veröffentlichung von Nachrichten in französischen Zeitungen umgeworfen worden wären. Er überwachte die Tätigkeit der Presse, auch derjenigen der verbündeten Staaten dauernd aufs schärfste. Mehr als einmal führte er über die Gedankenlosigkeit Klage, mit der die Zeitungen redigiert würden. So z. B. auch, als sie seine Truppenzahl kleiner darstellten, als er selbst es tat. Er schreibt:

„Est-il convenable d'aller dire que j'avais peu de monde? . . . Il faut, en vérité, que vous ayez perdu la tête à Paris pour dire de pareilles choses, lorsque moi je dis partout que j'ai 300 000 hommes, lorsque l'ennemi le croit et qu'il faut le dire jusqu'à satiété. J'avais formé un bureau pour diriger les journaux; ce bureau ne voit donc pas ces articles? Voilà comme à coups de plume vous détruisez tout le bien qui résulte de la victoire! . . . Un des premiers principes de la guerre est d'exagérer ses forces et non pas de les diminuer.“

Daß — nebenbei bemerkt — dieses Prinzip nicht immer zutrifft, zeigt ein Blick auf den oben erwähnten Wunsch Nelsons (September 1805). Er arbeitete

darauf hin, daß die Verstärkung seiner Flotte vor Cadiz verborgen blieb. Die Gegenüberstellung dieser beiden Fälle zeigt deutlich, daß der Redakteur einer Zeitung aus sich in der Regel nicht imstande ist, zu unterscheiden, was die Lage in dieser Hinsicht wünschenswert erscheinen läßt.

In Napoleons Korrespondenz finden sich viele Hinweise, wie nützlich ihm englische und neutrale Zeitungen für Informationen gewesen sind. So schrieb er am 7. November 1810:

„Les dernières nouvelles que nous avons de l'armée du Portugal sont du 16; elles nous sont connues par les journaux anglais qui mettaient les deux armées en présence, le 15 octobre, à 5 lieues de Lisbonne.“

Und am 7. Mai 1811: „Je vous envoie la traduction des journaux anglais. Vous y verrez que le 18 avril Wellington avait passé le Tage. Je vous prie de faire copier ces dépêches et de les envoyer ce soir aux ducs d'Istrie et de Raguse, et même au général Belliard. Ainsi il paraît qu'il n'y avait plus du côté de la Castille que la moitié de l'armée anglaise.“

Es könnten noch viele Beispiele angeführt werden, wie damals Nachrichten über die britischen Streitkräfte aus denselben Quellen entnommen und Pläne auf deren Kenntnis gegründet worden sind.

In einer weniger weit zurückliegenden Zeit bietet der Krimkrieg ein Beispiel für den Nutzen, den ein Kriegführender aus dem Gebrauch von Zeitungen feindlicher oder neutraler Länder ziehen kann. — Der Entschluß, Ssewastopol anzugreifen, wurde erst am 18. Juli 1854 gefaßt. 1837 hatte Kaiser Nikolaus I. bereits einen Plan für Verteidigungsanlagen dieses Hafens gegen Angriffe von der Landseite genehmigt. Bis 1853 hatte der Bau dieser Werke indessen noch kaum irgend welche Fortschritte gemacht; erst eine Bastion war vorhanden. Als der Krieg zwischen Rußland und der Pforte ausbrach, begnügte sich Fürst Menschikow damit, die Hafenverteidigung durch Anlage einiger Küstenbatterien zu verstärken; er fühlte sich nach der andern Richtung genügend sicher. Auch als die Beteiligung Frankreichs und Englands an dem Kriege drohte, dachte der russische Generalstab noch nicht an die Möglichkeit eines ernstlichen Angriffs auf Ssewastopol von der Landseite. Dieses an sich schon gewagte Unternehmen erschien im Hinblick auf die Entfernung der Festung von der englisch-französischen Basis noch gefährlicher. Als im Frühjahr 1854 England und Frankreich in den Krieg eingriffen und schon Truppen in Gallipoli und Varna eintrafen, begannen Schriftsteller in europäischen Blättern sich mit den Angriffsmöglichkeiten auf Ssewastopol und deren Aussichten zu beschäftigen. Diese Erwägungen erregten auch die Aufmerksamkeit der Russen und veranlaßten sie, nunmehr Vorbereitungen für alle Fälle zu treffen: Die Anlage von Landwerken wurde energisch gefördert. „The effect“, sagt hier der »Times«-Korrespondent, „of these fortifications on the subsequent operations can be estimated only in terms of blood and treasure.“ —

Während des Amerikanischen Sezessionskrieges empfingen die Generale des Nordens dauernd genaue und wertvolle Aufklärungen aus den Zeitungen der Konföderierten. Um ein Beispiel zu geben: Nach dem Fall von Atlanta (20. bis 22. Sep-

tember 1864) besuchte Jefferson Davis Palmetto und Macon und führte in öffentlichen Reden aus, daß in Tennessee und Kentucky bereits Maßnahmen getroffen würden, die bezweckten, Sherman von seiner Lebensmittelzufuhr vom Norden her abzuschneiden; seine Truppen würden, in der Front von Streitkräften gestellt und von ihren rückwärtigen Verbindungen getrennt, bald inmitten einer feindlich gesinnten Bevölkerung verhungern müssen. Diese Reden wurden in der südstaatlichen Presse abgedruckt und kamen auf diese Weise bald auch in die der Union und zur Kenntnis Shermans, der sofort Vorteil daraus zog. Er traf alle nur denkbaren Maßnahmen, um die Absicht des Feindes zu vereiteln, und änderte seine Dispositionen. Er schlug vor, die Operationen gegen Milledgeville und weiter gegen Savannah zu richten, ein Plan, zu dessen Ausführung ihn Grant ermächtigte. So begann Shermans berühmter Marsch durch Georgia nach der See. — Und noch mehr, die in der südstaatlichen Presse erscheinenden Berichte über sein erfolgreiches Vordringen veranlaßten Grant, ihm Lebensmittel zu schicken, die er bei seiner Ankunft an der Küste vorfinden sollte. —

Der Deutsch-französische Krieg 1870 liefert mehrere gute Beispiele für der Presse entnommene Aufklärungen. Im Juli war der deutsche Generalstab mit Hilfe französischer Zeitungen imstande, die Zusammensetzung und den Aufmarsch aller französischen Korps festzustellen. — Zwischen dem 7. und 26 August erreichten äußerst wichtige Nachrichten aus denselben Quellen das deutsche Hauptquartier, als die deutsche Kavallerie die Fühlung mit der Mac Mahonschen Armee nach der Schlacht bei Wörth verloren hatte. Am 17. August gab der französische Kriegsminister bekannt, daß der Kaiser in Châlons eingetroffen sei und dort große Heeresmengen zusammengezogen würden. Diese Nachricht wurde sofort nach London telegraphiert und am 18. August in englischen Blättern abgedruckt. Die „Times“ vom 19. und 20. August veröffentlichte Neuigkeiten über die Formierung des 12. und 13. französischen Korps und die Zahlen von Mac Mahons Streitkräften in Châlons. Sie meldete, der Kaiser sei nach Reims abgereist. Am 22. August schrieben englische, von Paris aus inspirierte Zeitungen, Châlons sei geräumt worden. Sie ließen gleichzeitig durchblicken, daß Mac Mahon eine große Bewegung zur Vereinigung mit Bazaine unternähme. Am 24. August fügten sie hinzu, Mac Mahon stände mit 150000 Mann in Reims. Französische Provinzblätter gaben dieselben Nachrichten einige Stunden früher. Bis dahin hatten alle militärischen Überlegungen zu dem Schlusse geführt, daß die bei Châlons sich sammelnden Korps zum Schutze der Hauptstadt verwendet werden würden. Das erste Anzeichen von der Richtigkeit der entgegengesetzten Annahme, das sich in dem aufgefangenen Briefe eines höheren Offiziers der eingeschlossenen Rheinarmee fand, begegnete im deutschen Hauptquartier nur geringem Glauben. Erst als es hartnäckig immer wieder bestätigt wurde, konnte es nicht mehr unbeachtet bleiben. Die Nachricht gewann im Hinblick auf die eigenartigen Verhältnisse Frankreichs mehr und mehr an Wahrscheinlichkeit; innerpolitische Einflüsse konnten militärische Erwägungen in den Hintergrund gedrängt haben. Am 25. August telegraphierte Moltke dem Kronprinzen, nach soeben erhaltenen Nachrichten sei es nicht unwahrscheinlich, daß Mac Mahon den Entschluß gefaßt hätte, den Entsatz der in Metz eingeschlossenen Rheinarmee zu versuchen. Die Marschrichtung der deutschen Armeen wurde dementsprechend nach Nordwesten geändert, und die Kavallerie wurde angewiesen, die rechte Flanke gegen

Vouziers zu sichern. Am 26. August bestätigten französische Zeitungsartikel die früheren Nachrichten, indem sie hinzufügten, Mac Mahon habe Reims verlassen und marschiere auf Verdun. Am selben Tage stieß die deutsche Kavallerie auf die Vortruppen des französischen 7. Korps bei Vouziers — die seit Wörth verlorene Fühlung wurde wieder gewonnen —, und die Tatsache stand fest, daß die Armee Mac Mahons im Vormarsch auf Metz begriffen war.

So leisteten französische und englische Zeitungen dem deutschen Generalstabe Aufklärungsdienste. Für die deutsche Kavallerie war die feindliche Presse in die Bresche gesprungen. Es ist im Erfolg schließlich gleichgültig, wer die Nachrichten liefert, — wenn die Leitung nur zutreffend unterrichtet wird. Nachdem die Presse zuerst im Juli den Aufmarsch der französischen Heere ausgeplaudert hatte, gab sie im August, zu einer Zeit, in der die Fühlung verloren gegangen war, Kenntnis von drei wichtigen Tatsachen: Mac Mahons Konzentration in Châlons sur Marne, seinem Rückzug auf Reims und dem Vormarsch nach Osten gegen die Maas. Eine Woche, nachdem der Befehl zur Rechtsschwenkung der deutschen Armeen gegeben war, kapitulierte Napoleon in Sedan. —

Auch auf deutscher Seite verfiel die Presse gelegentlich in denselben Fehler: Als General Faidherbe, 8. Dezember 1870, die Offensive mit 30000 Mann der Nordarmee aufnahm, richtete er seine Diversion über St. Quentin, nachdem er aus preußischen Zeitungen erfahren hatte, daß eine deutsche Armee in der Normandie stand. —

Während des Spanisch-amerikanischen Krieges, als im Mai 1898 die für Kuba bestimmten Expeditionstruppen in Tampa konzentriert wurden, gefährdete das Verhalten der amerikanischen Presse ernstlich den Erfolg der Expedition. Jede militärische Bewegung wurde in den Blättern bekannt gegeben. Die spanische Regierung erhielt dadurch die eingehendste Aufklärung über die amerikanischen Rüstungen. —

Im Gegensatze zu der Umsicht der Japaner im Ostasiatischen Kriege schädigten sich ihre Gegner mehrfach in empfindlicher Weise dadurch, daß sie die Presse ungenügend kontrollierten. Klado gibt in seinem Buche „Die Kämpfe zur See im Russisch-japanischen Kriege“ davon einige Proben.

Dort heißt es, nachdem dargelegt worden ist, daß Togos Angriff gegen Port Arthur am 9. Februar 1904 wahrscheinlich nur den Zweck gehabt hat, festzustellen, in welcher Verfassung sich das russische Geschwader nach dem nächtlichen Torpedobootsangriffe befände: „Übrigens hätte Togo dieses Erkundungsgefecht gar nicht nötig gehabt, da wir aus ganz unfaßbaren Gründen nicht nur die Namen der beschädigten Schiffe, sondern auch die Beschreibung der erlittenen Havarien und die voraussichtliche Dauer der Reparaturen veröffentlichten.“ Klado weist dabei auf russische Zeitungsartikel vom 10. und 12. Februar hin. — Über seine Behauptung kann man geteilter Ansicht sein; jedenfalls hat er Recht, den Mangel an Einsicht bei Veröffentlichung solcher Nachrichten zu tadeln.

Weiter gab der Hauptmarinestab schon am 14. Mai 1904 ein Telegramm des Statthalters für die Presse frei, in dem stand, »daß die Ausbesserungsarbeiten an den Panzerschiffen „Zessarewitsch“ und „Retwisan“ sehr glücklich vonstatten gingen«, und am 16. Juni konnte man lesen, »daß die Reparaturen aller Schiffe — sowohl an den

Panzerschiffen und Kreuzern als auch an den Torpedobooten — mit bestem Erfolge beendet seien«. Das mußte natürlich für die Japaner ein Zeichen sein, ihre Wachsamkeit zu verdoppeln und sich auf das Auslaufen des russischen Geschwaders gefaßt zu machen.

Nach dem dritten Auslaufen des Kreuzergeschwaders aus Wladiwostok, das bekanntlich gegen die Seetransporte des japanischen Heeres zu operieren hatte und bei dieser Gelegenheit (15. Juni) in der Koreastraße einen Erfolg erzielte, brachten die Zeitungen am 21. Juni die Nachricht von der Rückkehr des Kreuzergeschwaders nach Wladiwostok, und nunmehr konnten die Japaner in voller Ruhe ihre gesamten Streitkräfte vor Port Arthur zusammenziehen und das Auslaufen des Admirals Withöft erwarten.

Schließlich wurde die Nachricht von dem Auslaufen der russischen Kreuzer (die am 12. August früh Wladiwostok zur Vereinigung mit Withöft verlassen hatten) schon am 12. August abends in den Londoner Zeitungen veröffentlicht. Admiral Kamimura konnte daher alles vorbereiten, um ihnen entgegenzutreten. Mit welchem Erfolge, ist bekannt. Diese Nachricht war über St. Petersburg nach London gelangt, was immerhin bemerkenswert ist. Mehr als das, was den Japanern die Londoner Blätter vom 12. August 1904 brachten, hätten sie auch kaum durch einen vor Wladiwostok aufgestellten Kreuzer erfahren können!

Die Japaner machten ihrerseits die Geheimhaltung zu einer offensiven und defensiven Waffe von außerordentlicher Wirkung, und wir können der Ansicht des Journalisten nur zustimmen, der in einem Artikel »The press in war-time« sagt: „It is hardly an exaggeration to say that they won command of the sea by first winning command of their pens and tongues." — Ebenso ist ohne Zweifel die Berechtigung der Frage anzuerkennen, die ein Korrespondent in der „Daily Mail" vom 18. November 1904 stellt: „Hätten die Japaner am 8. Februar 1904 die Russen vor Port Arthur überraschen können, wenn vorher jedes japanische Blatt die Abfahrt der Geschwader angekündigt hätte? Hätten sie Rojestwenski in die Falle locken können, wenn Togos Aufenthalt von der Tokio-Presse verraten worden wäre?"

Über die von der japanischen Regierung zu Beginn des Krieges mit Bezug auf Veröffentlichungen durch die Presse getroffenen Maßregeln ist Folgendes bekannt geworden*): Den Herausgebern der japanischen Zeitungen wurde ausdrücklich verboten, Details zu bringen, die Organisation, Mobilisierung, Truppentransporte oder Schiffsbewegungen beträfen. Sie wurden gewarnt unter Hinweis auf die Macht der Presse, Operationspläne zu durchkreuzen, und auf Beispiele des Chinesisch-japanischen Krieges 1894/95; es wurde an ihren Patriotismus appelliert, jede Einzelheit zu unterdrücken, die dem Feinde nützlich sein oder ihm die geringsten Fingerzeige für die Absichten oder Bewegungen der Japaner geben könnte, — wie interessant sie auch für das Publikum sein möge. Wie loyal die japanische Presse diesem Appell entsprochen hat, beweist das undurchdringliche Geheimnis, das Togo und Oyama umgab. — Es ist natürlich undenkbar, daß die Strategie eines Teiles eines großen Feldzuges lediglich auf Artikel lokaler oder fremder Zeitungen gegründet werden könnte. Es geht aber aus den angeführten Beispielen klar hervor, daß in der Vergangenheit der Presse Tatsachen ent-

*) Nach „Times" w. o.

nommen worden sind, deren Kenntnis einen merkbaren Einfluß auf die folgenden Operationen ausgeübt hat. Die Presse ist nur eine von vielen ähnlichen Nachrichtenquellen; — manche Information kann aus abgefangenen Depeschen oder Korrespondenzen öffentlicher oder privater Natur usw. hergeleitet werden.

Sehr bemerkenswert sind die Ausführungen, in welchen General Colmar Freiherr v. der Goltz in seinem Buche „Das Volk in Waffen" das Thema „Die Presse in Kriegszeiten" behandelt: „Ein wichtiges Mittel für das Nachrichtenwesen ist ferner die Presse, nicht nur die große, sondern oft gerade die kleine Lokalpresse. Selbstverständlich wird auch das bestunterrichtete Blatt die Lage seiner Partei nicht in ihrer Totalität bekannt machen können oder wollen. Aber auch hier setzt sich das Wissenswerte aus zahlreichen Kleinigkeiten zusammen. Manchmal haben andere Lichtstrahlen das Bild von den Verhältnissen des Feindes schon so weit aufgehellt, daß nur noch ein letzter Windhauch fehlt, den dünnen, verhüllenden Nebelschleier ganz zu zerreißen. Da wird der Anwesenheit eines höheren Befehlshabers Erwähnung getan, ein Brief veröffentlicht, in welchem der Schreiber Truppenteil und Standort nennt, eine Waffentat unter genauer Bezeichnung der Umstände, der Regimenter und Kommandeure erzählt. Jedes einzelne dergleichen ist an sich vollkommen unverfänglich, kann aber doch als wertvolles Glied einer Kette dienen, die endlich zum Ziele führt. Kommen Beschlagnahme von Briefen, Aussagen der Kriegsgefangenen, Angaben der Landleute oder Reisenden dazu, so sind sichere und wichtige Schlüsse möglich. Der vaterländischen Presse kann im Kriege nicht genug Vorsicht empfohlen werden. Das Neuigkeitsbedürfnis muß in seinen verderblichen Wirkungen entschlossen bekämpft werden, so sehr ihm anderseits auch mit Rücksicht auf die Stimmung des Landes Rechnung zu tragen ist. Besser wird es sein, zuverlässige Leute mit der Verbreitung der dem Lande wissenswerten Nachrichten zu beauftragen, als durch den Versuch einer Abschließung aller Mitteilungsquellen Unberufene und Unzuverlässige anzutreiben, auf eigene Faust vorzugehen.*) König Friedrich machte einst selbst den Reporter seines Hauptquartiers, und Scharnhorst schlug eine besondere Kriegszeitung zur Verbreitung hervorragender Züge von Heldenmut und von Kriegsberichten verschiedener Art als ein sehr nützliches Mittel vor. Es genügt jedenfalls nicht, die Presse mit Mißtrauen zu betrachten, sondern es ist notwendig, ihre Tätigkeit auch in die rechten Bahnen zu lenken."

Einen gewissen Beitrag zur Lösung der von uns behandelten Frage bietet übrigens auch die Nachricht, daß die Russen im letzten Kriege eine unter Aufsicht des Großen Hauptquartiers redigierte Armeezeitung, den „Boten der mandschurischen Armee", herausgaben, der zum erstenmal Ende Juni 1904 erschien. Wir erfahren darüber aus dem Buche „18 Monate mit Rußlands Heeren in der Mandschurei" von Major Frhr. v. Tettau, daß die Zeitung, die in einem Eisenbahnwaggon gedruckt wurde, anfänglich zwei- bis dreimal wöchentlich, später täglich erschien. Selbstverständlich wurde sie im Sinne des Hauptquartiers geleitet, so daß sie über die Kriegsereignisse nur diesem genehme Nachrichten brachte.

---

*) Oberst Blume, „Strategie", S. 126: „Das beste Mittel, den widerstreitenden Interessen nach Möglichkeit gerecht zu werden, bietet sich in der regelmäßigen Veröffentlichung der vor dem Feinde nicht geheim zu haltenden Kriegsnachrichten seitens der Heeresleitung."

Stimmen aus der Presse.

Es wird nun am Platze sein, noch einige Preßstimmen über den Gegenstand zu hören.

In der „Täglichen Rundschau“ vom 24. März 1905 wird unter der Überschrift „Kriegsbereitschaft der Flotte und Presse“ u. a. Folgendes ausgeführt: „. . . Für die Chancen einer Macht im Seekriege sind Nachrichten in Spannungszeiten von höchster, unter Umständen entscheidender Bedeutung. Bei der Aufklärungsarbeit eigener Kreuzer wird die Admiralität ihre Schiffe umsomehr unterstützen können, je reichhaltigere Nachrichten über die Marine die gegnerische Presse bringt. . . Die Russen verstreuten nicht nur ihre Schiffe über die drei Häfen Port Arthur, Tschimulpo und Wladiwostok, sondern posaunten es wie auch jede Bewegung aus. Wir in Europa wußten genau bei Ausbruch des Krieges, wieviel und welche Schiffe in jedem Hafen lagen. . . Sicherlich wäre die Aufgabe der japanischen Flotte viel schwerer gewesen, hätte man ihr nicht eine Orientierung überhaupt erspart. Die Japaner geben selbst zu, daß jener Moment zum Angriff gewählt worden sei, weil die Russen beabsichtigt hätten, ihre sämtlichen Schiffe in einem Hafen zu vereinigen. Bei einer anderen Konstellation hätten die Japaner ruhig noch gewartet: Die militärische Situation bestimmte den diplomatischen Notenwechsel und dessen Abbruch! Daß die Russen weniger leichtfertig und vertrauensselig disponiert hätten, wären ihnen der Zweck der japanischen Rüstungen und vor allem die Bewegungen der Flotte bekannt gewesen, kann keinem Zweifel unterliegen; der Überfall von Port Arthur wäre dann ohne Erfolg geblieben. Aber nicht die geringste Nachricht maritimer Natur war in der gegnerischen Presse zu lesen. . . Wir haben nicht nur die eigene Presse zu fürchten, sondern auch die neutrale. . . Von großer Bedeutung könnte es während der Spannungsperiode sein, wenn unser Gegner aus Dänemark erfährt, unsere Flotte sei in dänischen Gewässern. . . Gerade für uns, die wir zum Kampf in zwei Meeren bereit sein müssen, ist die Dislokation unserer Schiffe beim Beginn der Feindseligkeiten und deren absolute Geheimhaltung von größter Wichtigkeit. Um sie aber nach Wunsch durchführen zu können, muß der Zeitraum vorher möglichst ungestört uns gehören; auch das ist nur durch absolutes Schweigen der Presse möglich. Ein Zusammenarbeiten von Presse und den betreffenden Regierungsressorts wäre dafür speziell für die Bestimmung des Zeitpunktes natürlich nötig. . . Spannungen erfährt man meist erst, wenn sie vorüber sind.“

Bemerkenswert ist folgender Auszug aus einem Artikel „Presse und Krieg“, der am 24. April 1906 in der „Neuen politischen Korrespondenz“ erschien. Dem Gedankengange wird man sich nur anschließen können: „Nachdem schon längere Zeit sich in England Militär- und Marineschriftsteller infolge einer bezüglichen Interpellation im englischen Parlament mit der Frage der Haltung der Presse im Kriegsfalle beschäftigt haben, geschieht dies neuerdings auch in Deutschland. Die betreffenden Artikel unserer Militärschriftsteller pflegen fast sämtlich auf die allgemeine Schlußmahnung an die Behörden hinauszulaufen, nun bald in dieser Angelegenheit einmal vorzugehen und Vorkehrungen zu treffen, welche ein Arbeiten der Presse im Interesse der Landesverteidigung nicht nur während des Krieges, sondern vor allem auch während der einem Kriege fast regelmäßig vorangehenden Kriegsgefahrperiode

sicherstellen. Dieser Rat zur Einführung solcher Vorkehrungen nun scheint uns aber erheblich leichter als die Ausführung selbst. Es ist uns nicht bekannt, ob und wieweit die Regierung sich schon mit dieser Frage positiv befaßt hat, daß sie aber mit außerordentlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben wird, um auch nur einigermaßen zuverlässig Wirkendes zu erreichen, muß jedem klar sein, der sich einmal mit dem Wesen der Presse beschäftigt hat. Wir möchten glauben, daß der Regierung nur die Presse selbst helfen kann. An ihren Patriotismus und ihr nationales Empfinden wird man in ernster Zeit hoffentlich mit Sicherheit appellieren können, und keine Zeitungsorgane werden um der Sensation willen Nachrichten veröffentlichen, welche unserer Heeres- und Marineleitung störend oder gar verderblich sein können. Die Frage ist nur, ob unsere Presse in der Lage ist, in kritischen Zeiten bedenkliche Nachrichten von harmlosen zu unterscheiden. Man wird das füglich bezweifeln dürfen; denn es fehlt bisher vielfach an Selbstzucht und Übung nach dieser Richtung. . . . Gewiß soll unser Publikum an Heeres- und Marinefragen interessiert und über die wichtigeren Vorgänge, soweit sie nicht geheimer Natur sind, unterrichtet werden, aber man behandle diese Aufklärung in vorsichtiger Weise (es ist vorher in dem Artikel auf die in neuerer Zeit häufigen, sensationellen Broschüren und Romane über mögliche Kriege hingewiesen worden) und breche sie da ab, wo ihre Bekanntgabe Vorteile für unsere möglichen Gegner bieten könnte. . ."

Ein Leitartikel der „Times" vom 23. Mai 1905 zu dem oben benutzten Aufsatz in derselben Nummer bringt u. a. Folgendes: „. . . Wir wollen nicht bei der ethischen Seite der Frage verweilen oder dabei, daß die moderne Journalistik gelegentlich skrupellos und unternehmungslustig vorgehen mag, und wollen nicht auf die Versuchung eingehen, der er ausgesetzt ist, wenn sich ihm Gelegenheit bietet, politisches Kapital aus Kriegsereignissen zu schlagen. Das ist nicht der Punkt, wo die einzige oder vielleicht auch nicht die Hauptgefahr liegt. Das Übel entsteht öfter aus Gedankenlosigkeit als aus Mangel an Patriotismus. Wo schrankenlose Öffentlichkeit die Regel ist, werden unersättliche Neugierde, eine Neigung, Gerüchte zu verbreiten, anstatt die Nachrichten zu prüfen, und Sucht nach Befriedigung von Sensationslust und ungesunder Erregung sicher die Folgen sein. In Kriegszeiten würden diese journalistischen Laster allgemeine Landesinteressen gefährden, und es stände zu erwarten, daß die durch die Gewalt des Krieges disziplinierte öffentliche Meinung und gesteigerte Vaterlandsliebe ernstlich nach ihrer Abstellung verlangen würden. . . Als in Ägypten 1882 Maßnahmen getroffen wurden, um den Aufstand Arabis niederzuwerfen, war es von höchster Bedeutung, daß die Absicht, Ismailia zu nehmen, was die Besitznahme des Suezkanals in sich schloß, nicht vorher bekannt wurde. Arabi mußte getäuscht werden; internationale Verwicklungen, die sehr ernst hätten werden können, wollte man vermeiden. Das Geheimnis wurde gut bewahrt, obgleich es mehr als einem englischen Journalisten bekannt war, lange bevor die Expedition von Alexandria abging. Es wurde bewahrt, weil es als solches bekannt war. . . Diese Tatsache ist in doppelter Beziehung bemerkenswert. Sie beweist, daß der Verschwiegenheit einiger Journalisten mit Sicherheit vertraut werden kann, wenn an sie ausdrücklich appelliert wird. . . Ferner zeigt sie, daß ein Korrespondent, der nicht um den geheimen Charakter des Unternehmens wußte, aus diesem Grunde

ganz unschuldig hätte aus der Schule plaudern können, ohne den weittragenden Sinn seiner Veröffentlichung überhaupt wahrzunehmen.

Liegt die Lösung des Problems nun darin, daß man der Presse über alles ausführliche Mitteilung macht und ihrer Vaterlandsliebe vertraut, daß sie nichts für den Feind Nützliches wiedergibt? — Es leuchtet ein, daß eine solche Methode ihre Gefahren und Grenzen hat. „Quod tacitum velis, nemini dixeris“ ist eine gute Maxime für den Krieg. Mit jeder Person mehr, der ein wichtiges Geheimnis bekannt ist, vergrößert sich das Risiko seiner vorzeitigen oder versehentlichen Aufdeckung. Der Gedanke, man könne Geheimnisse bewahren, die den Leitern jeder Zeitung des Landes bekannt sind, muß als unsinnig abgewiesen werden. Der einzige Ausweg scheint der zu sein, daß man Maßnahmen trifft, die auf den Krieg bezügliche Veröffentlichungen einschränken. Solche Beschränkungen könnten wahrscheinlich nur durch Parlamentsakte wirksam werden. Ein solches Gesetz würde sicherlich sehr mißtrauisch aufgenommen werden. Wir sind hierzulande nicht an eine Zensur in irgend einer Form gewöhnt. Schon der Name ist unsern Überlieferungen zuwider. Aber wenn kein anderer Weg vorgeschlagen werden kann, befinden wir uns in der Notwendigkeit, ohne Vorurteil zu erwägen, ob eine verständige Maßregel zur Kontrolle der Veröffentlichung von Kriegsnachrichten nicht mit Rücksicht auf das allgemeine Wohl ertragen werden müßte. Das Problem ist schwierig, und wir behaupten nicht, eine bündige Lösung dafür gefunden zu haben. Wir können es dem Lande nur zur ernsten Überlegung anheimstellen. . . . Es ist natürlich zu berücksichtigen, daß das englische Volk sehr bald ungeduldig werden würde, wenn es lange in Unkenntnis über das Schicksal seiner Verwandten und Freunde bliebe, oder nicht von Zeit zu Zeit erführe, was seine Flotten und Heere unternehmen. . . . Daher muß erwartet werden, daß Admiralität und Kriegsministerum niemals Nachrichten vorenthalten, die ohne Nachteil für den Krieg bekannt gegeben werden könnten, oder ihre Veröffentlichung aus Bequemlichkeit verzögern werden. . . Dem rechtmäßigen Anspruch des Landes, über das unterrichtet zu werden, was es angeht, muß in jeder Weise Rechnung getragen werden. Auch dürfte der freien Kritik des Geschehenen und der dafür verantwortlichen Personen keinerlei Einschränkung auferlegt werden. . . . Es handelt sich nur darum, das Land vor verfrühten und unbesonnenen Veröffentlichungen zu schützen. Man muß sich wohl davor hüten, die berechtigte und gesetzmäßige Preßfreiheit zu beeinträchtigen. Wenn dieser Grundsatz befolgt wird, kann sich schlechterdings kein Journalist über Einschränkungen beschweren, die sich nicht nur überall finden, sondern auch von der öffentlichen Meinung als für die nationale Wohlfahrt notwendig anerkannt werden. . . Keine die Presse betreffenden Maßnahmen können indessen von wirklichem Wert sein, wenn sich nicht das ganze Volk und seine Führer bereitfinden, alle persönlichen Rücksichten und Parteiinteressen angesichts einer großen Notwendigkeit zurücktreten zu lassen, ebenso wie es die Japaner getan haben.“

Die „Morning Post“ schrieb einige Monate später: „Wir würden vollständig mit einem Gesetze einverstanden sein, das die unautorisierte Veröffentlichung von Nachrichten über Truppen- und Schiffsbewegungen im Kriege für eine strafbare Handlung erklärte. Wir würden gern die jeweilige Regierung mit der Machtvollkommenheit aus-

gestattet sehen, »to bring such an Act into force by Order in Council whenever the necessity arose«."

„Daily Mail" führt unter dem 18. November 1904 dasselbe aus, indem sie weiter dazu bemerkt: „Dies Gesetz würde wie jetzt der Presse volle Freiheit zum Kritisieren und Tadeln lassen sowie dazu, anregend zu wirken. Es würde in keiner Weise die Kriegskorrespondenten betreffen, deren Depeschen als offiziell gestattet anzusehen wären, nachdem sie die Genehmigung der Zensurbehörde des Truppenführers erlangt hätten. . . . Das Gesetz trifft in unparteiischer Weise alle Zeitungen und würde das Land vor einer der ernstesten und nutzlosesten Gefahren bewahren."

„The Outlook" vom 6. Januar 1905 äußert sich nicht weniger eindringlich.

Die genannten englischen Zeitungen repräsentieren natürlich nur einen Teil der Landespresse; ihre Ausführungen verdienen aber nach ihrer Stellung große Beachtung. Der Standpunkt der übrigen maßgebenden Organe ist nicht lange zweifelhaft geblieben. Am 12. Februar 1905 erklärte sich, in Erwiderung auf eine Mitteilung von Sir George Clarke vom Committee of Imperial Defence, der Ausschuß der Newspapers Society, der mehrere hundert Zeitungen angehören, geschlossen mit diesen Prinzipien einverstanden. Der Verein ernannte einen Sonderausschuß, der ihnen in Gestalt eines Gesetzentwurfs Ausdruck geben sollte. — Außer dieser Einmütigkeit ist für das patriotische Gefühl der Engländer bemerkenswert, daß der Hauptdruck in der ganzen Angelegenheit von Vertretern der Presse ausgeübt wurde. Sie drangen darauf, aus der jetzigen Lage befreit zu werden, in der sie Gefahr laufen, gegen ihren Willen dem Vaterlande und ihren kämpfenden Brüdern Schaden zuzufügen. — Bis jetzt ist von der Verabschiedung eines Gesetzes vom Parlament, wie des von der „Morning Post" vorgeschlagenen, nichts bekannt geworden. Vielleicht wird man auf andere Weise Sicherheiten schaffen. —

Wie liegen diese Dinge bei uns?

Die Beurteilung der Frage, welche Maßregeln zu ergreifen sein werden, damit auf dem Zeitungswege nichts der Sicherheit des Reiches Nachteiliges in die Öffentlichkeit gelangt, wird davon abhängen, ob die Regierung die bestehenden Gesetze und die Diskretion der deutschen Presse, die sich des öfteren zweifellos bewährt hat, auch für die Zukunft als genügend ansieht, um die Gefährdung deutscher Interessen auszuschließen.

Sind Garantien hierfür wirklich vorhanden? Wenn nicht, was hat zu geschehen? Diese Fragen sind gründlichen Nachdenkens wert. Auf jedem Gebiet militärischer Vorbereitung herrscht eine vorausschauende Tätigkeit; in eifriger Arbeit vervollständigen wir unsere Rüstung, um zur Verteidigung unserer Interessen gewappnet zu sein, — da müssen auch Vorkehrungen getroffen werden, die das Land „vor einer der ernstesten und nutzlosesten Gefahren bewahren".

In die Diskretion und den Patriotismus der deutschen Presse soll gewiß nicht der geringste Zweifel gesetzt werden; es muß aber an dieser Stelle auf Selbornes Bemerkungen und die Ausführungen der „Neuen politischen Korrespondenz" verwiesen werden. Unsere Presse wird ganz sicher in kritischen Zeiten nicht

in der Lage sein, bedenkliche Nachrichten von harmlosen zu unterscheiden, selbst dann nicht, wenn sie weiß, daß wir uns in solchen Zeiten befinden. Aber davon zunächst ganz abgesehen, ist es unbedingt notwendig, ihre Tätigkeit in die rechten Bahnen zu lenken.

Wie sieht es mit den bestehenden Gesetzen aus?

§ 15 des Reichs-Preßgesetzes vom 7. Mai 1874 lautet: „In Zeiten der Kriegsgefahr oder des Krieges können Veröffentlichungen über Truppenbewegungen oder Verteidigungsmittel durch den Reichskanzler mittels öffentlicher Bekanntmachung verboten werden."

§ 18 lautet: „Mit Geldstrafe bis zu eintausend Mark oder mit Haft oder mit Gefängnis bis zu sechs Monaten werden bestraft: 1. Zuwiderhandlungen gegen die in den §§ 15 . . . . enthaltenen Verbote . . . ."

Der § 15 paßt in dieser Fassung wohl kaum noch auf heutige Verhältnisse, wo die Flotte nicht mehr die untergeordnete Rolle spielt wie 1874. Von „Schiffsbewegungen" ist nicht die Rede. Die Geheimhaltung hätte sich im Seekriege auch noch auf andere Dinge zu erstrecken, wie auf den Fortgang von Reparaturen an Schiffen, Tätigkeit der Werften, Lieferungen u. a. m. Eine allgemeinere Fassung des Paragraphen scheint zweckmäßiger. Es ist aber mit der „öffentlichen Bekanntmachung" (durch den „Reichsanzeiger") überhaupt etwas Mißliches. In ihr liegt ein peinliches Zugeständnis, nämlich dasjenige, daß sich das Land in Kriegsgefahr befindet. „Kriegsgefahr liegt vor, wenn ein Krieg mit einer bestimmten auswärtigen Macht in naher Aussicht steht", kommentiert der verstorbene Königl. Sächs. Generalstaatsanwalt Dr. v. Schwarze zum § 15. Um solch unliebsames Aufsehen zu vermeiden, wird das Verbot des § 15 wohl erst nach Ausbruch der Feindseligkeiten erlassen werden. Das könnte aber, wie oben dargelegt ist, im Seekriege zu spät sein; denn gerade der Seekrieg wird nicht selten überraschend ausbrechen — fehlt doch auf dem Meere die Grenze, welche das Landheer stets erst überschreiten muß, um an den Gegner zu gelangen. Kriegserklärungen haben seit 250 Jahren zu den Seltenheiten gehört; manche Völkerrechtslehrer halten die Nationen auch nicht mehr an solche gebunden. Soll man dem Feinde diese Überraschung erleichtern, indem man ihn über die eigene Dislokation usw. auf dem Laufenden hält? Nur die Regierung wird das Nahen eines Krieges vermöge der ihr zugegangenen Nachrichten mit Sicherheit voraussehen. An ihr wäre es deshalb, die Presse rechtzeitig zur Vorsicht und äußersten Zurückhaltung zu mahnen. Damit ist aber die Tätigkeit der Regierung in Spannungszeiten nach den bestehenden Gesetzen so ziemlich erschöpft.

Ist es nicht dringend erforderlich, daß bessere Garantien geschaffen werden? Was bedeutet die Strafdrohung im § 18? Sie ist so milde, daß sie keine abschreckende Wirkung haben kann. Auch dieser Paragraph würde zweckmäßig eine Änderung erfahren.

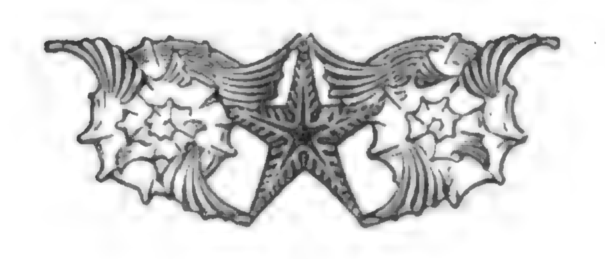
Um der Presse in Kriegszeiten die richtigen Wege weisen zu können, müßte ein Kriegsnachrichtenbureau in Tätigkeit treten. Die Einrichtung von Nachrichtenstellen in den Seestädten, vor allem den Häfen mit Marinegarnisonen, muß als äußerst wünschenswert bezeichnet werden. Gerade hier werden sie in Perioden der Spannung vor einem Seekriege von größtem Nutzen sein können. Aber nur dann wäre von ihnen eine erfolgreiche Arbeit zu erwarten, wenn man sie schon im Frieden

schaffte. Denn gerade die Tätigkeit derartiger Behörden macht es erforderlich, daß sie mit den Kreisen der Presse bereits in enger Fühlung stehen, wenn sie in Spannungszeiten die an sie herantretenden schwierigen Aufgaben erfüllen sollen. Keine Nachricht, die in irgend einer Beziehung zum Kriege stehen könnte, dürfte durch die Presse ohne Genehmigung dieser Bureaus veröffentlicht werden. In das Preßgesetz wäre ein dahin lautender Paragraph neu aufzunehmen. — Am Ende kommt aber alles auf ein verständnisvolles und loyales Zusammenarbeiten von Regierung und Presse an. Dies im Frieden in Ruhe einzuleiten, ist gerade in einem Kontinentalstaat unabweisbare Notwendigkeit. Wir befinden uns nicht in so günstiger Lage wie Japan, das fast nur nötig hatte, die wenigen von den Inseln ausgehenden Seekabel zu kontrollieren. Dort bedurfte es kaum der Vorarbeit; diese Maßregel hätte sich improvisieren lassen. Es ist ferner von besonderer Wichtigkeit, die Tätigkeit der Presse zu regeln, d. h. sie gegebenenfalls auch direkt in den Dienst der Operationen zu stellen. Keine Kriegführung kann sich ganz der List entschlagen, und es ist wohl denkbar, daß geschickt lancierte Notizen den Gegner irreführen. Man sollte im Kriege kein Mittel zur Förderung der eigenen Interessen unbenutzt lassen.

In bewegten Zeiten finden alarmierende Gerüchte aller Art, auch wenn sie Absurditäten enthalten, nur zu leicht Glauben. Einer unnötigen Beunruhigung der Bevölkerung, insbesondere der Handels- und Börsenkreise, muß mit aller Energie vorgebeugt werden. —

Es sei noch bemerkt, daß es bei der Mannigfaltigkeit heutiger Verbindungen ausgeschlossen erscheint, einen Staat vor dem Ausbruch von Feindseligkeiten in bezug auf Nachrichtenverbreitung hermetisch abzuschließen. Man denke nur an die zahlreichen im Lande befindlichen Korrespondenten ausländischer Zeitungen! Aber auch sie sind von der inländischen Presse abhängig, wenn auch nicht allein von ihr. Die unsere Häfen verlassenden fremden Schiffe werden der Nachrichtenübermittlung dienen, — kurz, auf den verschiedensten Wegen werden immer noch durch Staatsangehörige oder Neutrale wichtige Aufklärungen zum Feinde dringen. Es gehört aber unbedingt zu den Vorbereitungen für einen Krieg, daß sie ihm nach Möglichkeit unterbunden werden. —

Diese Ausführungen erfüllen ihren Zweck, wenn sie zur Klärung der Ansichten über die Frage beitragen und zu weiterem Nachdenken darüber anregen.



Über Panzerkreuzerverwendung vor und in der Tagschlacht.

Das Jahr 1905/06 bildete einen Wendepunkt in der Schiffbaupolitik der seefahrenden Nationen: Auf Vorgang Englands haben alle größeren Seemächte das Deplacement ihrer Linienschiffe und Panzerkreuzer erheblich gesteigert — richtiger gesagt — steigern müssen. Es war natürlich, daß dabei in den Marinen das Bestreben zutage trat, dem gleichzeitig entstehenden Typ fremder Nationen einen gleichwertigen Typ gegenüberzusetzen, — beruht doch die ganze Deplacementsfrage im wesentlichen auf dem bereits früher in dieser Zeitschrift erörterten Ebenbürtigkeitsprinzip. Ebenso natürlich war es auch, daß eine von den meisten Marinen nach Möglichkeit betriebene Geheimhaltung der Pläne dafür sorgte, daß solches Bestreben nicht von vornherein seiner Wirkung entkleidet wurde. Immerhin haben die aktuellen Schiffbaufragen, die von so ausschlaggebender Bedeutung für die Entwicklung der Flotten sind, auch das öffentliche Interesse in hohem Grade erregt. Besonders die Fachpresse der Marinen hat sich in der letzten Zeit eingehend mit ihnen beschäftigt; sie hat über Wert und Unwert von gesteigertem Deplacement, über Verhältnis von Gefechtskraft zur Geschwindigkeit sich ein Urteil zu bilden gesucht, das allerdings von endgültiger Klärung noch recht weit entfernt ist. Am weitesten gediehen und zu einwandfreiesten Schlüssen führend sind hierin solche Untersuchungen gewesen, welche auf Grund von taktisch gesunden Ansichten sich die Frage vorlegten: was soll der neue Schiffstyp in einer entscheidenden Schlacht zweier Flotten leisten, und wie muß er das leisten?

Es ist auffallend, wie wenig selbst bei solcher Behandlung der Materie die Frage erörtert wurde: Was haben bisher die spezifisch schnellen Schiffe, die Panzerkreuzer, in der Praxis geleistet? Welches war ihre Verwendung in der Schlacht, im Ernstfall und im Manöver? Rechtfertigen die gefundenen Grundsätze weiterhin diesen speziellen schnellen Schiffstyp oder nicht?

So schwierig es ist, sich aus den spärlichen, der Öffentlichkeit zugänglichen Nachrichten darüber überhaupt eine Meinung zu bilden, muß es trotzdem versucht werden.

Die folgenden Zeilen sollen dazu das aus jüngster Zeit als wesentlich Beurteilte kurz aneinanderreihen und beleuchten. Die Beschränkung auf die modernsten Erfahrungen und Ansichten erscheint begründet, weil erst diese, angeregt durch wirkliche Kriegsergebnisse, auf eine festere Basis sich stützen konnten. Wenn ferner hier fast ausschließlich von englischen Verhältnissen die Rede ist, so erklärt sich dies dadurch, daß in England infolge des vorhandenen zahlreichen Schiffsmaterials und der regen Anteilnahme weiter Kreise an den Angelegenheiten der Marine die öffentliche Diskussion der Panzerkreuzerfrage am weitesten gediehen ist.

I. Über Panzerkreuzerverwendung vor der Tagschlacht.

a. In der Praxis.

Hier handelt es sich darum, zu entscheiden, von welchem Nutzen Panzerkreuzer in der taktischen Aufklärung, d. h. in einer solchen Aufklärung gewesen sind, welche unmittelbar zum Gefecht der mit ihnen in Verbindung stehenden Flottenteile führt.

Diese Verbindung kann eine optische, d. h. eine solche durch direkte Signalübermittlung mit Hilfe von anderen Panzerkreuzern oder kleinen Kreuzern oder eine solche durch Funkentelegraphie sein.

Es leuchtet zunächst ohne weiteres ein, daß die geographischen bzw. strategischen Vorbedingungen für solche Panzerkreuzerverwendung je nach dem Kriegsschauplatz und Kriegszweck außerordentlich verschieden sein werden. Der Zusammenhang zwischen Panzerkreuzern und Gros wird je nach den besonderen Verhältnissen des einzelnen Falles ein enger oder ein loser, auf kürzeren oder weiteren Entfernungen sein.

Ganz besonders wird in der modernen Kriegsblockade der Einfluß von Geographie und Strategie hervortreten und dem Panzerkreuzer ein ungemein vielseitiges Feld der Tätigkeit einräumen im Zusammenwirken mit kleinen Kreuzern und Torpedobooten. Praktisches Beispiel bot dafür die Blockade von Port Arthur sowie einzelne Manöver der größeren Seemächte in den letzten Jahren. Die Idee der Blockade wird in hohem Maße stets mit zur Beurteilung der Wirksamkeit der Panzerkreuzer herangezogen werden müssen, weil einerseits aus ihr heraus der Blockierte den Entschluß zum Entscheidungskampf abwägt und ihn jederzeit verwirklichen kann, anderseits der Blockierende bereit sein muß, jederzeit mit Übermacht dem sich zum Kampfe stellenden Blockierten entgegenzutreten.

In den großen englischen Manövern 1906 zur Erprobung des Handelsschutzes und Handelsangriffs sehen wir besondere Panzerkreuzergeschwader, welche auf weitesten Entfernungen in funkentelegraphischer Verbindung, anscheinend ohne jede feindliche Störung, mit ihrem Gros bleiben. Auf der blauen Partei sollen sie ebenso wie deren Linienschiffe weit ausgedehnte Linien zum Abfangen feindlicher Handelsschiffe auslegen, auf der roten Partei, weit vorgeschoben vom eigenen Linienschiffsgros, das Vorhandensein und die Stellung feindlicher Flottenteile feststellen. Für diese letztere Verwendung haben in einem Falle Panzerkreuzergeschwader geschlossen an den Enden einer langen Aufklärungslinie geschützter Kreuzer gestanden, um jene sofort mit überlegener Gefechtskraft unterstützen zu können, falls ein Versuch des Durchbrechens der Linie erfolgte.

Hervorragende Erfolge im Fühlunghalten an feindlichen und Heranrufen von eigenen Flottenteilen, nachdem erstere durch Zufall oder durch unrichtiges Verfahren von Kreuzern der Gegenpartei gesichtet waren, erzielten sowohl Panzerkreuzer der Mittelmeerflotte wie ganz besonders die Panzerkreuzer „Aboukir“ und „Hogue“ bei der Verfolgung der blauen Flotte nach Norden. Alle Versuche, sie durch plötzliche Kursänderungen usw. abzuschütteln, mißlangen. Die rote Partei hat ihnen in erster Linie die Verjagung der blauen Flotte von ihrem Wirkungsgebiet zu verdanken. Leider erfolgte gerade gegenüber dieser wichtigen Verwendung von Panzerkreuzern auf seiten der blauen Partei keinerlei Gegenwirkung durch deren Panzerkreuzer, da diese unerwartet zum Kohlennehmen detachiert werden mußten. Gerade die Gegenwirkung eines annähernd gleichartigen Gegners aber, die doch erst die Probe auf die Frage der Existenzberechtigung der Panzerkreuzer im Aufklärungsdienste bildet, hat in der Praxis in Krieg und Frieden wenig einwandfreie Resultate geliefert.

Denken wir noch einmal an Tsuschima zurück. Wo blieb auch hier die Gegenwirkung gegen die japanische Aufklärung? Die Japaner hatten anscheinend wenig

mit ihr gerechnet. Sie bildeten ihre Vorpostenlinien nur aus Hilfsschiffen und kleinen Kreuzern, denen dann eine Division von älteren Linienschiffen als Rückendeckung und gegebenenfalls als Verstärkung dienen sollte. Ihre Panzerkreuzer wurden wie Linienschiffe erst in der Schlacht selbst verwendet.

So kann man sagen, daß eine volle Erprobung des Panzerkreuzers bezüglich seiner zu einer Entscheidungsschlacht führenden Aufklärungstätigkeit im Kampfe mit einem gleichwertigen Gegner noch nicht stattgefunden hat. Man ist über seine Tätigkeit im Aufklärungsdienste vor der Schlacht so, wie er sie bisher als charakteristischer Schiffstyp ausübte bzw. ausüben sollte, zur Tagesordnung übergegangen, d. h. die großen Seemächte bauen ihn in Zukunft so groß und so stark, daß er in noch höherem Maße als bisher zum integrierenden Bestandteil der Flotte beim Entscheidungskampf selbst wird.

Die Tatsache der gegenseitigen Beeinflussung der Schiffbauprogramme der Nationen hat sich gerade an dem Beispiel der Entwicklung des Panzerkreuzers außerordentlich scharf markiert.

b. In der Theorie.

Der in „Blackwood's Magazine" anonym seine Ansichten aussprechende englische Vizeadmiral Custance hält den Bau von Panzerkreuzern, das Wettrennen der Nationen, sie im Typ den gleichzeitig gebauten fremden Schiffen überlegen zu machen, für ein ungesundes Prinzip. Diese Behauptung begründet er aus der Geschichte, fordert also schon dadurch von vornherein zur Kritik über die bekannte Streitfrage heraus, worin und wieweit die Lehren der Geschichte der Segelschiffszeit noch heute, in moderner Dampfschiffszeit, Geltung besitzen.

Natürlich wurden die großen Entscheidungen in der Seekriegsgeschichte stets durch in der Linie kämpfende Schiffe und nicht durch solche Fahrzeuge gefällt, welche an Größe zwischen den Linienschiffen und den zum eigentlichen Aufklärungsdienst bestimmten kleinen und schnellen Fregatten standen. Aber daraus zu dem Schlusse zu kommen, daß auch in heutiger Zeit die Ausnutzung von höherer Geschwindigkeit als eines taktischen Faktors durch eine bestimmte Anzahl von schnelleren, doch gleichwohl mit genügender Schutz- und Trutzkraft auch für die Entscheidungsschlacht ausgestatteten Schiffen keinen Erfolg bringen könne, muß als mindestens stark anzuzweifelnde und zu weit gefaßte Parallele betrachtet werden.

Der englische Admiral bezeichnet den modernen Panzerkreuzer ebenso als „Capital ship" wie das Linienschiff und will beide zusammen in der Schlacht zum entscheidenden Artilleriekampf der Flotten einsetzen. Daraus folgt für ihn natürlich von selbst, daß der moderne Panzerkreuzer an Größe und Gefechtskraft dem Linienschiff nach Möglichkeit ähneln muß, — er möchte am liebsten beide Typen ganz verschmelzen.

Für die Aufklärung vor der Schlacht verlangt er in erster Linie kleine Kreuzer und bedauert z. B. lebhaft, daß die englische Admiralität den Bau dieser Schiffsklasse zur Zeit eingestellt hat. Er hält also nichts von einer Aufklärung durch gefechtsstarke Schiffe, wie sie die bisherige Praxis als notwendig erkannte und wie sie voraussichtlich als Forderung sofort sehr energisch wieder auftreten würde, wenn einmal der Ernstfall das Versagen einer Aufklärungstätigkeit deshalb zeitigen würde, weil die

Gefechtskraft der Aufklärung auf der einen Seite erheblich schwächer ist als die auf der anderen.

Der Hauptgrund für solche Ansicht ist für den englischen Autor die Befürchtung, daß der moderne starke Panzerkreuzer, der also immer einen erheblichen Prozentsatz der Gesamtgefechtskraft einer Flotte bildet, durch seine Verwendung in der Aufklärung bei der Hauptentscheidung etwa fehlen könnte — und das gerade muß nach seiner Meinung auf jeden Fall vermieden werden.

Er scheint also den Zusammenhang einer taktischen Aufklärung mit ihrem Eingreifen ins Gefecht der beiden Gros zur rechten Zeit und am rechten Ort nicht oder wenigstens doch nicht sicher für gewährleistet anzusehen.

In diesem Zusammenhang muß noch eine andere Ansicht angeführt werden, welche für den Fall, daß in einer Aufklärung auf beiden Seiten Panzerkreuzer stehen, einen Kampf derselben untereinander als „Aufklärungsgefecht" dem großen taktischen Schlage vorangehend stets für wahrscheinlich hält.

Wir werden weder dieser letzteren Ansicht ohne weiteres zustimmen noch die Befürchtung des englischen Admirals über das Fehlen der Panzerkreuzer bei der Hauptentscheidung aus anderen Gründen uneingeschränkt gelten lassen können.

Beides muß sich bei sachgemäßem Verhalten der Panzerkreuzer vermeiden lassen. Diese Gründe sind jedenfalls nicht, bzw. wohl nirgends allein für die Gestaltung der neuesten Schiffbauprogramme maßgebend gewesen.

II. Über Panzerkreuzerverwendung in der Tagschlacht.

a. In der Praxis.

Erinnern wir uns wiederum zuerst der Tätigkeit der Panzerkreuzer bei Tsuschima. Sie kämpften wie Linienschiffe in der Linie. Die große Gefahr, welcher die im Vergleich zu Linienschiffen schwächer geschützten und daher weniger widerstandsfähigen Panzerkreuzer bei solcher Verwendung ausgesetzt sind, nämlich diejenige, schon nach kurzer Zeit die Fortsetzung des Kampfes ausschließende, schwere Beschädigungen zu erleiden, trat nur in einem Falle, der Beschädigung der „Asama", in die Erscheinung. Sie mußte wegen eines einzigen Treffers die Linie verlassen.

Man vergegenwärtige sich die Folgen, welche ein nur einigermaßen wirksames Feuern der russischen Linienschiffe auf die Panzerkreuzer der Japaner gehabt hätte! Wir wissen aus dem Buche des Kapitäns Ssemenow, daß die Russen auf 5900 m das Feuer auf die gerade schwenkende, also an diesem Punkt so gut wie gar nicht auswandernde japanische Linie eröffneten, ohne indessen — zu ihrer Überraschung — irgendwelche Einwirkung ihres intensiven Feuers auf die japanischen Schiffe zu beobachten. Die Russen haben so außerordentlich wenig wirkliche Treffer erzielt, daß es selbst Laien unmöglich sein sollte, aus der Aktion vom 27. Mai 1905 den Schluß zu ziehen, die Panzerkreuzer seien ebensogut wie Linienschiffe in der Linie zu verwenden. Die Japaner hätten ebensogut mit Hilfe von irgendwelchen anderen Schiffen die Linie des von Togo selbst geführten Linienschiffsgeschwaders verlängern können. Diese hätten zum großen Teil wohl ebenso wie Kamimuras Panzerkreuzer die Schlacht überstanden, vorausgesetzt, daß sie eine genügende Armierung gehabt hätten und nicht allzuweit hinter dem vorderen Geschwader zurückgeblieben wären.

Also Tsuschima als stichhaltiges Beispiel für zweckmäßige Panzerkreuzerverwendung heranzuziehen, ist nicht angängig.

In Manövern und Gefechtsbildern des Friedens sind Panzerkreuzer häufig im Kampf gegeneinander oder auch im Kampf gegen Flügel der feindlichen Linie verwendet worden. Da hier das Regulativ der Geschoßwirkung des Ernstfalles fehlt und es durch recht verschiedenartige persönliche Einschätzung des Gefechtswertes der Panzerkreuzer bzw. der Linienschiffswirkung auf sie durch den jeweiligen Führer oder Schiedsrichter ersetzt wird, so kann es nicht wundernehmen, daß selbst heute noch die Ansichten erheblich differieren.

Wir kennen aus früheren Veröffentlichungen über englische Manöver Gefechtsbilder, in denen die Panzerkreuzer in Verlängerung der Linie auf dem Flügel aufgestellt worden sind, der nach der Entwicklung zum Gefecht voraussichtlich der vordere wurde. Diese Tendenz, die Panzerkreuzer zum Kampf gegen die feindliche Spitze anzusetzen, kann überhaupt als geklärte und auf Erfahrung der bisherigen Manöver beruhende englische Ansicht hingestellt werden. Die Panzerkreuzer haben aus dieser Stellung vorn häufig ein Sondergefecht mit den gegnerischen, ebendort postierten Panzerkreuzern geführt. Dies hat zwar dann keinen Zusammenhang mit dem Gefecht der beiden Gros, aber doch den Vorteil für letztere gehabt, daß das Panzerkreuzerfeuer sie in keiner Weise in ihrem taktischen Handeln beeinflußte. Als noch ungeklärte Frage aber — soweit wir uns nach den bekannt gewordenen Nachrichten überhaupt ein Bild davon machen können — bleibt die Schwierigkeit bestehen, das Umfassungsmanöver als schnelle Division gegen die feindliche Linie richtig anzusetzen, falls der eine Führer es als notwendig für die Gesamtentscheidung beurteilt, der andere Führer es dagegen entweder durch Manöver seiner Linie oder durch seine Panzerkreuzer zu verhindern sucht. Hierüber hat anscheinend die Manöverpraxis noch keine endgültigen Erfahrungen geliefert. Auch die großen, schon erwähnten englischen Manöver 1906 brachten, abgesehen von der Verfolgung der blauen Flotte nordwärts, nur ein Sondergefecht eines Panzerkreuzergeschwaders gegen eine größere Zahl feindlicher Panzerkreuzer, das, als außer jedem Zusammenhang mit den betreffenden Gros geschlagen, für unsere Betrachtung keinerlei neue Gesichtspunkte liefern kann.

Schließlich ist von praktischer Erfahrung über ein Zusammenwirken von Panzerkreuzern mit Torpedobooten oder einer Tätigkeit von Panzerkreuzern zur Abwehr von Torpedobootsangriffen in der Schlacht zu sagen, daß sie zwar gerade in der englischen Literatur als Forderung oft erhoben, aber — soweit bekannt — noch nicht so verwirklicht worden ist, daß irgendwelche brauchbaren Schlüsse für die Praxis daraus gezogen werden können.

b. In der Theorie.

Im Gegensatz zu dem spärlichen Resultat der praktischen Erfahrung stehen die in der letzten Zeit einen breiten Raum in der Literatur einnehmenden theoretischen Erörterungen über den Nutzen einer schnellen Division von Panzerkreuzern zur Umfassung des feindlichen Flügels. Der „fast wing“ einer Flotte hat eine nicht unbeträchtliche Anziehungskraft auf alle diejenigen ausgeübt, welche aus Berufs- oder Privatinteresse ihre Stimme zu der Frage der Weiterentwicklung der angewandten Taktik bzw. zur Berichtigung des Schiffbauprogramms ihres Landes erheben zu müssen glaubten.

Geben wir einer englischen Autorität, welche unter dem Pseudonym Black Joke in letzter Zeit beachtenswerte Artikel veröffentlicht hat, das Wort: „Es gibt Fälle, wo eine schnelle Division, losgelöst vom Gros, artilleristisch hervorragende Stellungen einnehmen und den Gang der Schlacht entscheidend beeinflussen kann. Anzugeben, wie groß der Überschuß an Geschwindigkeit sein muß, erscheint problematisch! Unter zwölf Schiffen einer Flotte von nominell gleicher Geschwindigkeit wird es stets vier geben, welche schneller sind als die anderen. (Hierbei sei daran erinnert, daß nach der Neuorganisation der englischen Flotten die Stärke der Panzerkreuzergeschwader in der Kanal-, Atlantik- und Mittelmeerflotte je vier beträgt, daß also diese Zahl wohl die auf Erfahrung begründete, bisher gefundene richtigste Stärke einer einheitlich zu führenden Panzerkreuzergruppe angibt.) Diese müssen eventuell ad hoc, d. h. wenn es nötig wird, als schnelle Division benutzt werden, nicht aber dürfen besondere Panzerkreuzer bzw. schnelle Linienschiffe dafür gebaut werden, die im Ernstfalle vielleicht gerade weniger als ihre Maximalleistung hergeben. Panzerkreuzer können überhaupt deswegen schon nicht einen „fast wing“ bilden, weil ihre Defensivkraft zu schwach ist. Da der Nutzen eines „fast wing“ für den Ernstfall aber überhaupt bisher nur theoretisch, nicht praktisch erwiesen ist, ist es vorzuziehen, die „standard speed“ einer Flotte, d. h. ihre durchschnittliche Gefechtsfahrt, zu heben, anstatt besonders schnelle Schiffe neben den anderen langsameren zu bauen.“

Am längsten verweilt Black Joke bei einem taktischen Lieblingsthema der Engländer, der „general chase“, und führt im besonderen aus dem Sommer 1906 die schon erwähnte Flucht der blauen Flotte nach Norden als Beweis für die Richtigkeit seiner Ansichten an. Er sagt: Allgemein sei die fliehende Flotte stets die an Zahl schwächere; also sei nach der Wahrscheinlichkeitsrechnung ihre Durchschnittsgeschwindigkeit relativ höher als die der sie verfolgenden Flotte. Die fliehenden fünf Schiffe der blauen Partei (fünf „King Edward“-Klasse — Probefahrtsgeschwindigkeit 18,5 Seemeilen) haben tatsächlich mehr gelaufen als die sie verfolgenden Schiffe der „Duncan“- und „Triumph“-Klasse (Probefahrtsgeschwindigkeit 19 Seemeilen).*) Aber selbst wenn es einigen von letzteren gelungen wäre, in Schußweite zu kommen, so wäre ihre Gefechtsstärke wahrscheinlich dem gesammelt fliehenden Gegner unterlegen gewesen und sie würden nichts ausgerichtet haben. In einer „general chase“ könnte nur ein solcher „fast wing“ für den Verfolger Nutzen haben, der aus sehr viel schnelleren Schiffen bestände, die gleichzeitig an Gefechtsstärke dem Verfolgten mindestens gewachsen wären.

Aus diesem letzten Satz könnte man schließen, daß Black Joke, der von der Verwendung von Panzerkreuzern in der Tagschlacht so wenig hält, sich damit gewissermaßen zur Anerkennung des Typs der englischen „Invincible“-Klasse durchgerungen hätte. Doch der Verfasser betont ganz ausdrücklich, daß auch der Nutzen eines „fast wing“ von „Invincibles“ zu problematisch sei, um die jetzige Baupolitik der englischen Admiralität zu rechtfertigen. Er verlangt stattdessen nur Linienschiffe von gleicher oder nur unerheblich höherer Geschwindigkeit, dafür aber größtmöglicher Gefechtskraft.

*) Sie haben tatsächlich 17 Seemeilen gelaufen.

Soweit die Ansichten dieses Kritikers der jetzigen englischen Baupolitik. Natürlich wird ihm — und zwar mit Recht — von den diese Baupolitik verteidigenden Stimmen vorgeworfen, daß solche Ansichten keine Beweise dafür sind, daß der gefechtsstarke Panzerkreuzer keine Rolle in einer entscheidenden Schlacht spielen werde.

Die Besorgnis vor problematischem Nutzen beweist vielmehr nur, daß man danach streben muß, sobald wie möglich zu einem geklärteren Urteil über diese Frage zu kommen. Vielleicht ist dieses Ziel auf seiten der englischen Admiralität auch schon mehr oder weniger erreicht. Denn die eben besprochene uns bekannte Praxis und Theorie gibt selbstverständlich nur ein sehr lückenhaftes Bild von dem, was die Erfahrungen und Erwägungen der englischen Führer im ganzen bisher festgestellt haben.

Eine andere, zwar interessante, doch wohl auf Grund rein theoretischer Erwägungen gebildete Ansicht*) betont die Wichtigkeit, das Feuer der eigenen Linie auf die gegnerische Spitze durch richtige Positionstaktik der Panzerkreuzer zu verstärken. Um die richtigen Positionen einzunehmen, müßten die Panzerkreuzer eine hohe Geschwindigkeit besitzen und den feindlichen Panzerkreuzern womöglich artilleristisch überlegen sein, damit jene die Ausführung des Manövers nicht hindern könnten.

Sie verlangt als Artillerie daher das schwerste Kaliber, jedoch natürlich in geringerer Zahl als auf den Linienschiffen. Die Geschwindigkeit der Panzerkreuzer müsse 5 Seemeilen höher sein als die der Linienschiffe, um auch für den Fall, daß die Panzerkreuzer ihre günstige Position gelegentlich des sogenannten Aufklärungsgefechtes noch nicht eingenommen haben, sondern im Zusammenhang mit den Linienschiffen geblieben sind, die rechtzeitige Ausführung des Umfassungsmanövers der Panzerkreuzer noch sicherzustellen. An verschiedenen Situationen und Kombinationen wird dann die Mitwirkung der Panzerkreuzer beim Angriff auf Spitze oder Queue je nach dem Manöver des Feindes erörtert, jedoch ohne daß diesem gleichfalls Panzerkreuzer zugebilligt werden, ohne also überhaupt auf irgendwelche Wirkungen des Aufklärungsgefechtes einzugehen.

Wenn es nun auch gewiß nicht ausgeschlossen ist, daß der Ernstfall für eine Panzerkreuzergruppe recht günstige artilleristische Positionen zeitigen kann, so erscheinen, abgesehen von der theoretischen Forderung, daß sie für die Linienschiffe als Schußbeobachter dienen soll, die von dem Verfasser niedergelegten Ansichten über ihre Verwendung schon deshalb angreifbar, weil eben im Ernstfalle die Gegenwirkung des Gegners die Regel sein wird. Es bringen also, wie wir ja auch schon sahen, nur solche Erörterungen die Frage vorwärts, welche von der Praxis des Ernstfalles möglichst angenäherten Voraussetzungen ausgehen.

Schluß.

Wir wollen diesen kurzen Überblick hiermit abschließen. Er hat uns gezeigt, daß die Panzerkreuzerfrage in den Schiffbauprogrammen schließlich schneller entschieden worden ist, als die theoretische Erörterung, gestützt auf praktische Erfahrung, vorwärts schreiten konnte. Der Panzerkreuzer, der anfangs überwiegend zu Nebenzwecken des Krieges — Handelsschutz und Handelsangriff — gebaut wurde, dann im Aufklärungs-

*) „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens" 1907, Heft 1.

dienst vor der Schlacht eine an Wichtigkeit immer steigende Rolle spielte, ist heute zum wertvollen Bestandteil einer schlagenden Flotte geworden. Wenn es richtig ist, daß Schiffbauprogramme bis zu einem gewissen Grade eine Geldfrage sind, daß die schwimmenden Streitkräfte eines Landes ferner in erster Linie auf ihren Wert daraufhin anzusehen sind, was sie in der großen Aktion leisten, welche mit einem Schlage im Seekriege weitreichende Entscheidungen fällt, — so muß auch der Panzerkreuzer dieser Wahrheit folgen. Er muß sich wandeln, je nach den auf Erfahrung beruhenden artilleristisch und taktisch gesunden Grundsätzen und je nach dem Rivalen, den andere Nationen ihm bei der Entscheidung gegenüberstellen werden.

v. R.

Die Wirkung des Russisch-japanischen Krieges auf Indien und seine Nachbarländer.

Die Erneuerung des englisch-japanischen Bündnisses auf erweiterter Grundlage, die Niederlagen Rußlands im fernen Osten und die Zustände im russischen Reich, welche es noch für lange Zeit an der Weiterführung seiner zentralasiatischen Pläne hindern werden, haben auf die Lage im Innern Asiens einen großen Einfluß ausgeübt.

Dieser Einfluß ist bis jetzt nur in seinen Anfängen bemerkbar, seine ganze Wirkung ist noch schwer abzuschätzen; aber die britische asiatische Politik hat einen ungewöhnlichen Erfolg zu verzeichnen, der um so größer erscheint, als er zielbewußt erstrebt worden ist. In wirklich staatsmännischer Weise ist die Sicherung des britischen Besitzstandes in Asien in Angriff genommen worden.

Wenn es als die Absicht des ersten Vertrages mit Japan hingestellt wurde, den unvermeidlichen Konflikt im Osten auf die beiden kriegführenden Mächte zu beschränken, so wird als Ziel des neuen Bündnisvertrages die Erhaltung des Friedens in Asien angegeben. Dieses Friedens bedürfen nicht nur die englischen Besitzungen in Asien, er ist vor der Hand für Japan und Rußland sowie das große chinesische Reich, welches kaum den Weg der Reformen beschritten hat, gleich nötig.

Während einer der Paragraphen des Vertrages die Absicht der beiden Mächte auf die allgemeine Aufrechterhaltung des Friedens in Ostasien betont und Vorkehrungen trifft für die gegenseitige Unterstützung im Falle eines nicht selbst hervorgerufenen Angriffs, sehen andere Artikel Japans politische, militärische und ökonomische Suprematie in Korea und die Integrität des chinesischen Reiches vor.

Artikel 4 enthält die Zusage Japans, England im Falle eines Angriffs in der Verteidigung seines indischen Besitzes zu unterstützen. (An die Verwendung japanischer Truppen an der indischen Nordwestgrenze ist dabei nicht zu denken, eine solche Maßnahme wäre mit der Erhaltung des englischen Prestiges in Indien unvereinbar: Japans militärische Aktion würde sich im Osten abspielen.)

Der Artikel 4 des Vertrages ist von vielen, Engländern und anderen, scharf angegriffen worden; denn wenn auch für seine praktische Ausführung kaum Aussichten bestehen, so steht doch das Prinzip, daß die mächtige englische Nation, anstatt sich auf ihre eigene Macht und die Hilfe der großen Kolonien zu verlassen, zur Verteidigung ihres Besitzes in Asien an die Unterstützung einer asiatischen Macht appelliert, dem europäischen Empfinden entgegen.

In seinem Bestreben, den Frieden in Asien zu sichern, ist England aber noch einen Schritt weitergegangen, indem es eine Verständigung mit seinem Rivalen Rußland selbst anstrebt. Die englisch-russischen Verhandlungen beziehen sich zunächst auf Persien, dem man gemeinsam in finanzieller Beziehung Unterstützung zu gewähren bereit ist.

Vielleicht hat Rußland auch das aus dem Verlauf des Krieges gelernt, daß man sich nicht auf zu weitgehende Spekulationen einlassen soll, sondern sich nur da festsetzen soll, wo die wirklichen politischen und Handelsinteressen es bedingen; hierunter wäre in diesem Fall Nordpersien zu verstehen.

Indien.

Das Streben der indischen Völker nach politischen Rechten.

Wenn England so der Sorgen um die Verteidigung Indiens nach außen vor der Hand enthoben scheint, so erfordert die Lage im Inneren seine Aufmerksamkeit in erhöhtem Maße. Vielleicht ist es auch hier schon die Wirkung der japanischen Siege auf die Stimmung der verschiedenen Völkerschaften Indiens, welche sich geltend macht und die in ihnen die Hoffnung erweckt, daß auch für Indien einmal der Tag anbrechen könnte, an dem man die britische Herrschaft abzuschütteln imstande wäre.

Überall regt sich das Streben nach einem größeren Anteil an der Regierung des Landes und nach Gewährung erweiterter politischer Rechte. Selbst in England und unter den Briten in Indien ist die Zahl derer im Wachsen, welche der Ansicht sind, daß die Zeit gekommen ist, den indischen Untertanen solche Rechte in größerem Umfange einzuräumen.

Nur in bezug auf die Art, in der erweiterte Rechte gewährt werden sollen, gehen die Ansichten weit auseinander. Im ganzen Lauf der indischen Geschichte zeigt sich auf seiten der Inder kaum ein politischer Gedanke, nie haben die indischen Völker politische Begabung gezeigt. Seit den ältesten Zeiten sind die Völker Indiens autokratisch regiert worden; diese Tatsache muß nach Ansicht der Kenner indischer Verhältnisse bei allen Bestrebungen zur Schaffung politischer Institutionen im Auge behalten werden, es muß jede Konzession, welche man den Wünschen der Bevölkerung in dieser Beziehung macht, darauf berechnet sein, die politische Erziehung weiter zu fördern. Einen zweiten Grundsatz hat Mr. Morley, der neue Staatssekretär für Indien, in seiner Rede zum indischen Budget aufgestellt, nämlich den, daß alle Veränderungen in der politischen Gestaltung Indiens das Einvernehmen zwischen Indiern und Engländern fördern sollen, oder wenn man dieses als eine zu große Forderung ansieht, jedenfalls eine Politik vermieden werden muß, welche die beiden Völker einander noch mehr entfremdet.

In dem Teil seiner Rede, welcher sich mit der Ausdehnung der politischen Rechte befaßt, berührt er folgende Punkte, die dem Ausschuß des Vizeköniglichen Rates zur Begutachtung vorgelegt sind:

1. Die Zeit, welche der Debatte über das indische Budget in Calcutta gewidmet sein soll;
2. die Frage, ob Anträge zu den Vorschlägen des Vizekönigs und seiner Berater eingebracht werden dürfen;
3. die Vermehrung der eingeborenen Vertreter im Gesetzgebenden Rat.

Diese drei Punkte stehen auch an erster Stelle auf dem Programm des indischen nationalen Kongresses. Der Präsident des Kongresses erläuterte in seiner Antrittsrede die Forderungen dahin, daß es die erste Aufgabe sei, die gesetzgebenden Körperschaften so umzugestalten, daß die Zahl der gewählten Mitglieder in ihnen die Hälfte aller ausmache.

Weiter müsse man fordern, daß die Budgets ordnungsmäßig den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt würden, deren Mitglieder dann das Recht erhalten müßten, Anträge zu stellen, natürlich unter Sicherstellung der rechtzeitigen Erledigung des Budgets. Die Präsidenten dieser Räte müßten das Vetorecht haben.

Der Gesetzgebende Rat des Vizekönigs besteht gegenwärtig aus 25 Mitgliedern, von denen nur fünf gewählt werden, einer durch die Handelskammer in Calcutta, die anderen durch vier Provinzen. Der Präsident verlangt, daß die Zahl der Gewählten auf zwölf erhöht wird, von denen zwei die Interessen der Industrie und des Handels, die übrigen zehn verschiedene Provinzen vertreten sollen. Jeder Abgeordnete soll das Recht haben, einen Antrag zu stellen. Da Handel und Industrie durch Europäer vertreten werden würden, die mit der Regierung stimmen, so könnten die übrigen zehn nie eine Majorität darstellen. So würden sie gewöhnlich nicht imstande sein, eine Sache gegen den Willen der Regierung durchzusetzen, in Ausnahmefällen dagegen würden sie vielleicht die Unterstützung von zwei bis drei Mitgliedern der anderen Partei finden, was der Situation eine große moralische Wirkung geben könne.

Der indische Nationalkongreß bekennt sich mit diesen Forderungen zu der Rolle einer konstitutionellen Opposition, und die Gewährung der Forderungen würde eine reguläre Opposition schaffen; ob aber für eine solche Platz ist, innerhalb einer absoluten Regierung, ist eine offene Frage.

Die englischen politischen Institutionen haben den indischen Kongreßmitgliedern dabei anscheinend als Vorbild gedient. Die englisch-indische Regierungspartei würde aber nur feindliche Kritik zu erdulden haben, hinter ihr würde keine Parteiorganisation noch Presse stehen; die indische Opposition dagegen würde fast die ganze indische Presse zur Seite haben und die Unterstützung von politischen Organisationen, die allerdings bis jetzt nur in Anfängen vorhanden sind. Die Oppositionspartei würde wahrscheinlich als Vorkämpferin der indischen Interessen einer Handvoll Fremder gegenüber auftreten.

Natürlich kann sich die Regierung auf eine solche Politik aus Selbsterhaltungstrieb nicht einlassen, weiter ist es fraglich, ob Indien selbst damit gedient wäre. Es würde damit nur vermehrte Gelegenheit zur Kritik gegeben, das Verantwortungsgefühl aber nicht gestärkt werden, da die Oppositionspartei nie berufen würde, die praktische Durchführbarkeit ihrer Reformvorschläge zu beweisen. Leichten Herzens würde sie die Herabsetzung der Steuern und das Abschaffen der Hungersnöte fordern können, aber die Mäßigung und Beschränkung ihrer Forderungen, wie sie hervorgerufen werden durch die Aussicht, selbst einmal die Regierung führen zu müssen, würde fehlen.

Die Unruhe unter den Mohammedanern Indiens ist zur Zeit besonders groß. Seit 1887, dem Jahre, in welchem die Agitation des indischen Nationalkongresses besonders großen Umfang annahm, bis in die jüngste Zeit, hatten sich die Mohammedaner jeder politischen Betätigung enthalten und sich als treue Anhänger der Regierung gezeigt. In Indien aber, wo neben dem absoluten Regiment das Recht der Versammlung und der freien Rede besteht und so der Agitation Tür und Tor geöffnet ist, geriet die mohammedanische Bevölkerung ihrer ruhigen Haltung wegen bald in Nachteil gegenüber den anderen Völkerschaften, die eifrig und mit Erfolg um politische Rechte kämpften. Die Ereignisse des letzten Jahres haben sie veranlaßt, ihre Haltung zu ändern und sich die Frage vorzulegen, ob sie ihre Interessen durch ihr bisheriges loyales Verhalten der Regierung gegenüber gefördert hätte.

Die Teilung Bengalens, welches für eine einheitliche Verwaltung zu groß geworden war, gab den ersten Anlaß für die Mohammedaner, mit ihren Bestrebungen offen hervorzutreten.

In Ostbengalen, welches mit Assam vereinigt wurde, war die mohammedanische Bevölkerung an Zahl bedeutend stärker als die der Hindus, sie glaubten daher, daß die Regierung ihr Versprechen halten würde und in der neuen Provinz ihren besonderen Interessen mehr Geltung verschaffen würde. Groß war daher ihre Erregung, als dies nicht geschah und die Regierung die Amtsniederlegung des Gouverneurs Sir Bamfylde Tullers annahm, der ihre Interessen besonders wahrgenommen hatte.

Aber die Unruhe ist nicht auf die Mohammedaner Ostbengalens beschränkt, die Führer der sozialen Reformbewegung in Nordindien sind ebenfalls bemüht, Versäumtes durch erhöhte Tätigkeit wieder wettzumachen.

Eine Deputation der Mohammedaner Indiens ist vor nicht langer Zeit von dem Vizekönig Lord Minto empfangen worden und hat bei dieser Gelegenheit eine Denkschrift überreicht, welche ihre Klagen enthielt.

In seiner Antwort gab Lord Minto den Absichten der Regierung und seinen eigenen Bedenken Ausdruck. Er wies darauf hin, daß die Unruhe, wie sie jetzt unter der indischen Bevölkerung herrsche, nicht der Ausdruck der Unzufriedenheit von Millionen sei, sondern hervorgerufen werde durch die verhältnismäßig geringe Zahl der Gebildeten, die ihre Erziehung der Fürsorge der Regierung verdankten. Man sei sich bewußt gewesen, daß das so gesäte Samenkorn mit viel Unkraut aufgehen würde. Die politischen Ideen Westeuropas eigneten sich nicht ohne weiteres für Indien und die Bedürfnisse der indischen Bevölkerung. Die Bildung müsse noch weitere Schichten durchdringen, ehe sie wirklichen Nutzen stiften könne. Die Forderung der Bevölkerung nach repräsentativen Institutionen, sei es im Gesetzgebenden Rat oder den Distrikten, bei denen wiederum das mohammedanische Element als solches vertreten sein solle, sei verfrüht. Er bringe den Wünschen der mohammedanischen Bevölkerung, als denjenigen des kleineren, aber aufgeklärteren Teiles, volles Verständnis entgegen, sei aber überzeugt, daß ein Wahlsystem, welches darauf abziele, das persönliche Wahlrecht allen, ohne Rücksicht auf Anschauungen und Traditionen der verschiedenen Völkerschaften Indiens, zu geben, zu einem verderbenbringenden Resultat führen werde. Die große Masse der Völker Indiens habe kein Verständnis für repräsentative Institutionen. Auch er sehe den ersten Schritt zur politischen Erziehung in der Teilnahme der Bevölkerung an der städtischen und Kreisverwaltung. Den Mohammedanern aber und den übrigen Völkerschaften Indiens könne er nur die Versicherung geben, daß ihre Interessen berücksichtigt werden würden, wie bisher im Rahmen des Ganzen.

Ohne Frage ist die lokale Selbstverwaltung die geeignete Schule für die Erziehung der indischen Bevölkerung im politischen Denken, denn wie de Tocqueville sagt: „Les institutions communales sont à la liberté ce que les écoles primaires sont à la science; elles lui mettent à la portée du peuple; elles lui en font goûter l'usage paisible et l'habitent à s'en servir; — — sans institutions communales une nation peut se donner un gouvernement libre, mais elle n'a pas l'esprit de la liberté.“

Versuche, die Bevölkerung an der Selbstverwaltung teilnehmen zu lassen, sind schon wiederholt gemacht worden, so von Lord Mayo im Jahre 1870 und von Lord Ripon im Jahre 1882; die Erfolge, welche damals in der städtischen und der Kreisverwaltung erzielt sind, waren indessen keine bedeutenden. Dies zeigt, daß die

politische Erziehung eines Volkes nicht in einer Generation bewerkstelligt werden kann. Heute aber erkennt man klarer die Fehler, welche damals gemacht wurden; vor allem war es der Versuch, eine Regierungsform zu übertragen, welche wohl für die fortgeschrittenste Form menschlicher Gesellschaft, aber nicht für ein Land paßte, welches von einem solchen Standpunkt noch weit entfernt war. Weiter steht die Regierung bei allen ihren Maßnahmen immer vor der Frage, wie sie den Interessen der beiden rivalisierenden Völkerschaften, der Hindus und Mohammedaner, gerecht werden kann. In den Städten, wo beide vertreten sind, ist die Wahl von Munizipalbeamten immer die Gelegenheit für scharfe religiöse Streitigkeiten. Das beste Mittel, den religiösen Frieden zu sichern, liegt darin, daß die Regierung bei der Schaffung der Munizipalverwaltung die Anzahl der Mitglieder bestimmt, welche jede Partei aufzustellen hat, und so den Wählern die Gelegenheit nimmt, ihre religiöse Voreingenommenheit zu stark zum Ausdruck zu bringen.

So scheint die englische Herrschaft in Indien an einer neuen Phase der Entwicklung angelangt zu sein, einer Phase, in der das erwachende Selbstbewußtsein der asiatischen Völker sie vor neue Probleme in der inneren Verwaltung stellen wird. Nie zuvor in der Geschichte hat eine Nation die Verantwortung für das Wohl und Wehe eines so großen Teiles der menschlichen Rasse — ihnen fremd in Rasse, Religion und Sitte — auf sich genommen, wie es die englische in bezug auf die 200 Millionen Indiens getan hat. Nicht immer mag sich England von einer so hohen Auffassung seiner Pflicht gegenüber den unterworfenen Völkern haben leiten lassen, wie heute, wo es keine leere Phrase mehr ist, wenn es sich weniger als Herrscher unterworfener Völker, sondern mehr als Hüter der materiellen und geistigen Interessen seiner indischen Reichsgenossen fühlt.

Viele behaupten, daß die englische Herrschaft nur dazu dient, andere und vielleicht größere Übel an die Stelle derjenigen zu setzen, die mit den alten Zuständen verbunden waren, andere wieder sind unzufrieden, weil es nicht gelungen ist, im Zeitraum weniger Generationen Indien zu der Art von Selbstregierung zu erziehen, die in Europa selbst das Ergebnis jahrhundertelanger Arbeit und Selbsterziehung ist. Keiner aber, selbst unter den schärfsten Kritikern, wird behaupten wollen, daß es eine praktische Alternative in bezug auf die englische Herrschaft in Indien gibt.

Afghanistan.

Wenn vor dem Kriege die Fortschritte der russischen Macht in Asien den britischen Staatsmännern die größte Besorgnis für die Sicherheit Indiens einflößten, so steht man jetzt einer sehr verbesserten Lage gegenüber. Der russische Bahnbau in Zentralasien, das beständige Absorbieren großer Ländermassen und die Stärkung des russischen Einflusses mit allen Mitteln in den indischen Nachbarländern hatten auf englischer Seite Gegenmaßregeln hervorgerufen, wie die Konzentration fast der ganzen englisch-indischen Streitkräfte in den Distrikten an der Nordwestgrenze sowie die weiteren Reorganisationen Lord Kitcheners, welche dieser trotz des Widerstandes des Vizekönigs Lord Curzon durchsetzte.

Weiter war es trotz großer Anstrengungen auf englischer Seite, die Beziehungen zu Afghanistan zu verbessern, nicht gelungen, zu einer Verständigung zu kommen, wie

sie England wünschte. Der junge Herrscher fühlte sich noch zu sicher im Gefühl der Gegnerschaft der beiden Rivalen, die Furcht vor der russischen Macht war noch zu groß, um auf die Vorschläge der englischen Dane-Mission einzugehen. Im Gegenteil bereitete er der Gesandtschaft einen wenig freundlichen Empfang, dessen unangenehme Wirkung erst im letzten Augenblick durch die Dazwischenkunft des Prinzen abgeschwächt wurde, der seinen Vater bat, den Abgesandten des Königs von Indien wenigstens mit einem Anschein von Respekt zu begegnen. Der Emir erlangte wesentliche Zugeständnisse, unter anderen den Königstitel, es wurden ihm außerdem die rückständigen Subsidien, welche die indische Regierung ihm zahlt, übergeben, ohne dafür ein entsprechendes Äquivalent zu fordern. Es wurde damit ein wirksames Mittel aus der Hand gegeben, um auf die politische Haltung des Emirs einzuwirken. Die Engländer erlangten weiter nichts als eine Bestätigung des Durand-Abkommens vom 12. November 1893, nur stand der neue Vertrag mit seiner blumenreichen Sprache in scharfem Kontrast zu dem bündigen Englisch des Durand-Abkommens. Nicht einmal die Frage der Handelsbeziehungen, geschweige denn die des Eisenbahnbaues auf afghanischem Gebiet, noch die der Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung in den der indischen Grenze naheliegenden Gebieten wurden in irgend einer Weise gefördert.

Soweit waren noch keine Anzeichen vorhanden, daß der Emir die infolge der russischen Niederlagen veränderte politische Stellung seines Landes erkannt hätte und seine Haltung England gegenüber ändern wollte. Die Kritik, welche über die Dane-Mission und ihre negativen Erfolge im englischen Parlament gefällt wurde, war eine sehr absprechende. Der Zeitpunkt für die Unterhandlungen war ungeschickt gewählt, anstatt mit genau präzisierten Forderungen aufzutreten, wie man sie nach Lage der Dinge wohl stellen konnte, ging man übereilt und unvorbereitet nach Kabul, das Ergebnis war ein diplomatischer Mißerfolg. Eine Eisenbahn nach Kabul wäre wohl mehr gewesen, als man verlangen konnte, aber eine Linie nach Dakka, eben jenseits der afghanischen Grenze, wäre von bedeutendem militärischen Wert gewesen, weil man damit den militärischen Schwierigkeiten des gefürchteten Khaibarpasses enthoben gewesen wäre. Weiter ist die Waffeneinfuhrfrage von großer Bedeutung; wenn die freie Waffeneinfuhr durch das Durand-Abkommen von England gebilligt war, so geschah dieses in der Absicht, den Emir zu unterstützen in der Ausbildung und Bewaffnung einer schlagfertigen Truppe, die mit Hilfe Indiens jede Invasion Afghanistans verhindern sollte. Anstatt dessen fanden aber die eingeführten Waffen ihren Weg in die Hände der aufrührerischen Grenzstämme auf indischem Gebiet. Es waren Anzeichen vorhanden, daß die afghanische Regierung sich mehr mit den Grenzstämmen beschäftigte, als es der indischen Regierung angebracht erschien. Man schränkte daher indischerseits die Erlaubnis der freien Waffeneinfuhr bedeutend ein.

Der Durand-Vertrag verpflichtete Großbritannien zwar nochmals ausdrücklich, sich nicht in die inneren Angelegenheiten Afghanistans einzumischen, nachdem dies Versprechen schon einmal bei Gelegenheit des Durbar zu Rawal Pindi 1885 von Lord Dufferin dem Emir Abdurrahman gegeben war. Anderseits erkennt England keiner anderen Macht das Recht zur Einmischung in afghanische Verhältnisse zu. Rußland und Persien gaben auch beide die Versicherung ab, sich jeder politischen Einmischung dort zu enthalten. England hält ferner an seinem Grundsatz fest, daß

Afghanistan keinerlei politische Beziehungen mit anderen Ländern, ausgenommen mit Britisch-Indien, unterhalten darf, es hat Afghanistan seine Hilfe zugesagt, im Falle es angegriffen werden sollte, vorausgesetzt aber, daß es dem englischen Rat in bezug auf seine auswärtigen Beziehungen folgt.

Dieses sind die Grundsätze, welche in den früheren Verhandlungen und Abmachungen festgelegt sind, aber in Wirklichkeit war der Einfluß Englands und die von ihm beanspruchte Kontrolle der auswärtigen Angelegenheiten Afghanistans sehr schwach, solange dieses die russische Macht mehr fürchtete, als es von den Abmachungen mit England erhoffte.

Die veränderten Machtverhältnisse Asiens haben nun England seinem Ziel einen bedeutenden Schritt näher gebracht. Der Emir hat die Einladung des Vizekönigs Lord Minto zu einer Zusammenkunft im Winter in der freundlichsten Weise angenommen.

Eine solche Zusammenkunft würde noch vor einigen Jahren eine hohe Bedeutung gehabt haben, heute zeigt sie nur, daß die Haltung Afghanistans für England-Indien viel von ihrer früheren Bedeutung verloren hat infolge der Ereignisse im Osten und in Rußland. Der Emir und seine Berater scheinen sich, wenn auch langsam, darüber klar geworden zu sein.

Der Besuch wird zwar als ein ganz freundschaftlicher dargestellt, ohne große politische Bedeutung, aber England dürfte kaum eine so günstige Gelegenheit zur weiteren Lösung der mittelasiatischen Frage ungenutzt vorübergehen lassen. Angesichts des russischen Bahnbaues in Zentralasien liegt es im englischen Interesse, das indische Bahnnetz bis in die für die Verteidigung Indiens so wichtige Linie Kabul—Kandahar und nach Seistan auszudehnen. Die Grenzfrage und die unbefriedigenden Verhältnisse an der Grenze, wo England nur mit größter Mühe die wilden Gebirgsstämme im Zaum hält, könnten eine Änderung zum besseren erfahren. Die Frage der Handelsbeziehungen müßte geregelt werden und die Kontrolle der afghanischen auswärtigen Beziehungen eine bessere werden. Die Organisation und Ausbildung seiner Wehrmacht muß durch britische Offiziere geleitet werden, wenn sie wirklich ernsten Aufgaben gewachsen sein soll.*)

Tibet.

In bezug auf Tibet hat England seine Politik auf Grund des Abkommens mit Japan über die Integrität des chinesischen Reiches ebenfalls geändert, indem durch eine Konvention, welche im April 1906 zwischen China und Großbritannien zu Peking abgeschlossen ist, der Vertrag von Lhasa vom 7. April 1904 ergänzt ist und Tibet ebenso wie Persien der politischen Wühlarbeit möglichst entzogen werden soll.

*) Inzwischen hat der Besuch des Emir stattgefunden, und mit dem günstigen Ausgang desselben hat die britische asiatische Politik einen weiteren Erfolg zu verzeichnen. Die Spannung ist beseitigt, die seit Jahren über den beiderseitigen Beziehungen lagerte, und hat einem freundschaftlichen Verhältnis Platz gemacht. Der Emir ist hochbefriedigt von der Aufnahme, die er gefunden hat, und hat die Anregung zu manchen Reformen mitgenommen. Wenn auch über eine Verständigung über die einzelnen Fragen wenig und Widersprechendes verlautet, so steht doch fest, daß trotz der Ableugnung auch die Politik ihre Rolle in dem Besuch gespielt hat, wie dies schon aus der Rede Lord Mintos beim Durbar in Quetta hervorgeht. Die Entsendung indischer Offiziere nach Afghanistan scheint gesichert zu sein.

In Artikel 2 dieses Abkommens verpflichtet sich die englische Regierung, keinerlei tibetanisches Gebiet zu annektieren, noch sich in die Verwaltung des Landes einzumischen.

Die chinesische Regierung verpflichtet sich dagegen, keinem anderen Staate dort Gebietserwerb oder die Einmischung in Verwaltungsangelegenheiten zu gestatten.

So ist die Suzeränität Chinas über Tibet wieder in vollem Umfange anerkannt und das Land zu einem zweiten Pufferstaat an der indischen Nordgrenze gemacht.

Persien.

Auch in Persien haben sich bedeutende Wandlungen vollzogen. Die Ereignisse der letzten Jahre haben den nationalen Bestrebungen, welche sich seit langem bemerkbar machten, einen kräftigen Anstoß gegeben und zu Ergebnissen geführt, die vor wenigen Jahren nicht erwartet werden konnten.

Eine persische Nationalvertretung ist ins Leben getreten, die sich die Verfolgung einer nationalen Politik zum Ziel gesetzt hat. Viel bleibt zu tun übrig, bis dieses Parlament nutzbringende Arbeit leisten kann, aber man hat jedenfalls eingesehen, daß das Land, wenn es seine Unabhängigkeit bewahren will, vor allem aus den finanziellen Verwicklungen und dem sich daraus ergebenden fremden Einfluß befreit werden muß, zu denen das dauernde Geldbedürfnis des Herrschers das Land geführt hat.

Das religiöse Element ist stark im Vordergrund; die mohammedanische Priesterschaft spielt eine bedeutende Rolle in dieser nationalen Bewegung. Wie fast überall in seinem früheren Herrschaftsgebiet, so belebt sich der Islam auch hier von neuem: Der Prophet schon soll die Notwendigkeit der Vereinigung von Männern zur Beratung ihrer Angelegenheiten betont haben, um das Wohl des Ganzen zu fördern.

Woran es Persien aber noch vor allem fehlt, sind die Verkehrswege und Mittel, die den gemeinsamen Gedankenaustausch fördern und eine nationale Politik unterstützen können.

In den englisch-russischen Beziehungen beginnt Persien 1834 eine Rolle zu spielen; beide Mächte kamen damals überein, daß Persien seine Unabhängigkeit behalten solle. Seitdem ist der Vertrag mehrfach erneuert worden, so im Jahre 1889. Diese Abmachungen haben jedoch nicht verhindern können, daß die beiden Großmächte bis in die jüngste Zeit hier scharfe Rivalen gewesen sind und erst neuerdings zu einer vorläufigen Verständigung zu gelangen suchen.

Rußland versuchte mit allen Mitteln, seinen Einfluß im Lande zu stärken, ohne an dessen Besitzstand zu rühren. Im Norden und Süden begann die kommerzielle Tätigkeit und wurde von der Regierung mit allen Mitteln gefördert. Die Bahnen wurden bis an die persischen Grenzen geführt, und russisches Kapital legte gute Wege in Nordpersien an, der Persische Golf wurde von den subventionierten Dampfern der Freiwilligen Flotte besucht. Der Thronwechsel im Jahre 1896 kam den Interessen Rußlands besonders zustatten. Die britische und russische Regierung einigten sich damals, die Thronfolge des jetzt verstorbenen Schahs Muzaffer-ed-Din gegen die Ansprüche seines Bruders zu sichern, um Störungen zu verhindern. General Kosakowsky, Befehlshaber der persischen Kasakenbrigade, der einzigen zuverlässigen Truppe im Lande, überwachte mit gezogenem Schwert den formellen Akt der Thronbesteigung.

Das wachsende Geldbedürfnis des Schahs führte zu einer dauernden Stärkung des russischen Einflusses, besonders da England die günstige Gelegenheit zur Förderung seiner Interessen versäumte. Der Staatsschatz mußte 1898 gefüllt werden, man wandte sich daher zuerst an England mit einer Anleihe. Die Sicherheiten, welche Persien dafür bot, waren unanfechtbar und vom britischen Standpunkt besonders wertvoll — nämlich die Zolleinkünfte Südpersiens. Der Betrag von 1 200 000 £ wurde tatsächlich in London gezeichnet. Lord Salisbury zögerte aber, und als er sich endlich entschloß, hatte der Schah sich nach Petersburg gewendet, wo man sich keinen Augenblick besann, das Geld zu geben.

Von diesem Augenblick an stieg der russische Einfluß in Teheran von Tag zu Tag, gestützt auf die doppelte Macht des Geldes und des Schwertes. Eine russische Bank, unter der Leitung des russischen Finanzministeriums stehend, wurde in Teheran gegründet. Die belgische Zollverwaltung, unterstützt von Rußland, hielt ihren Einzug. Die persische Regierung verpflichtete sich, für den Zeitraum von einigen Jahren keine Eisenbahnen ohne Rußlands Einwilligung auf persischem Gebiet zu bauen noch bauen zu lassen. Russische Konsulate und Handelsagenturen schossen wie Pilze aus der Erde.

Bald folgten weitere persische Anleihen. Anfang 1900 ermächtigte die russische Regierung die russische Bank in Teheran, eine persische Goldanleihe von 2 250 000 £ zu nehmen. Mit dieser Anleihe waren aber Bedingungen verknüpft, unter anderem die, daß mit dem Gelde der Rest einer früheren Anleihe bei der Imperial Bank of Persia, einem britischen Unternehmen, getilgt würde. Persien selbst kamen diese Anleihen in keiner Weise zugute, sie wurden vollständig für die persönlichen Bedürfnisse des Herrschers verbraucht.

Der Schah besuchte Europa im Jahre 1900 und wurde mit großen Ehren in Petersburg empfangen. Ein Hauptgrund der russischen Erfolge lag darin, daß Rußland nie Forderungen in bezug auf Reformen in Persien stellte.

Die Haltung des Schahs England gegenüber war korrekt, bei Gelegenheit seines Besuchs in London 1903 wurden die weitestgehenden Freundschaftsbeteuerungen ausgetauscht, und in demselben Jahr ging eine besondere Mission nach Teheran, um den Hosenbandorden zu überreichen.

Dieser Akt aber fiel zusammen mit dem Abschluß eines russisch-persischen Handelsvertrages von großer Tragweite. Rußland gewährte Persien die Vorteile der Meistbegünstigung, die persische Regierung dagegen schaffte für den russischen Handel alle Brücken- und Wegezölle ab. Dieser Vertrag schadete dem englisch-indischen Handel enorm. Zwar mußte sich Rußland nach langen Verhandlungen auch eine bedeutende Erhöhung der Zollsätze gefallen lassen, es genießt aber, wie erwähnt, andere Vorteile dafür: auf den englisch-indischen Handel dagegen wirkten neue Zollsätze von 10 bis 40 Proz. ad valorem fast prohibitiv.*)

*) Die „Indépendance belge" veröffentlicht zur Zeit eine Statistik des auswärtigen Handels Persiens, die von der belgischen Zollverwaltung zusammengestellt ist. Von März 1905 bis März 1906 betrug der Handel Persiens:

mit Rußland	7 836 706 £,
„ Großbritannien	2 968 345 £,
„ der Türkei	1 163 603 £,

dann folgen Frankreich, Österreich-Ungarn, Afghanistan und Deutschland, des letzteren Handel betrug 143 345 £.

Endlich begann auch die britische Regierung, sich ernstlich mit den persischen Verhältnissen zu beschäftigen. 1903 gab Lord Lansdowne eine bedeutsame Erklärung im Parlament ab und bezeichnete den Persischen Golf als britisches Interessengebiet, wo man keine feindselige Einmischung dulden dürfe im Interesse Persiens. Verstärkt wurde diese Äußerung durch den gleichzeitigen Besuch des Vizekönigs Lord Curzon in jenen Gewässern mit einem starken britischen Geschwader. Zugleich ging die Mac Mahon-Gesandtschaft nach Seistan, um verschiedene Streitfragen zu lösen, die zwischen Persien und Afghanistan am Helmund entstanden waren.

Inzwischen hatten aber die Unzulänglichkeit der Regierung, die großen Aufwendungen des Schahs und die damit im Zusammenhang stehende Unterwürfigkeit gegenüber Rußland eine tiefgehende Unzufriedenheit in ganz Persien hervorgerufen. Es kam 1903 zu ernsten Ruhestörungen in Schiras, Isfahan und anderen Orten. Der Ausbruch des Russisch-japanischen Krieges milderte zwar den russischen Druck auf Teheran etwas, aber zu gleicher Zeit hörten auch die russischen Gelder zu fließen auf, die wachsende Anarchie ging Hand in Hand mit der zunehmenden Verarmung des Landes. Die einflußreiche Geistlichkeit unterstützte die Reform und schürte die Unzufriedenheit.

Trotz dieser Zustände unternahm der Schah eine abermalige Reise nach Europa. Diesmal war jedoch eine finanzielle Hilfe von Rußland nicht zu erreichen. Die Agitation gipfelte im Sommer 1906 in einer Reihe von Demonstrationen in Teheran, die von dem Oberpriester geleitet wurden. Als auch diese Vorgänge keinen Eindruck bei der Regierung machten, trat die ganze Bevölkerung der Hauptstadt in eine Art von Streik ein, die Bazare wurden geschlossen, und eine große Anzahl der Bewohner suchte Schutz in der britischen Gesandtschaft. Endlich gab die Regierung nach, ein neues Ministerium wurde gebildet, und wichtige konstitutionelle Reformen wurden angekündigt. Am 12. Oktober wurde das erste persische Parlament durch den Schah eröffnet.

Während sich diese Reformen im Inneren vollzogen, hatte sich auch die internationale Lage wesentlich verändert. Die Ereignisse im fernen Osten übten ihre Wirkung auch hier und verminderten die Reibungen zwischen der russischen und britischen Regierung; wenn Persien gehofft hatte, daß es im schlimmsten Falle immer die beiden Mächte gegeneinander ausspielen könne, so hatte es sich getäuscht.

Ein freundschaftlicher Meinungsaustausch hatte stattgefunden, und als das Parlament zusammentrat, war man sich über die Bedingungen einig, unter denen man gemeinsam eine Summe vorstrecken wollte, die für die notwendigsten Ausgaben des Staates genügte. Vorläufig aber will das persische Parlament von solcher auswärtigen Hilfe noch nichts wissen.

Auf der anderen Seite protestierte die Nationalvertretung unter dem Einfluß der öffentlichen Stimmung gegen die früheren finanziellen Verwicklungen ganz energisch gegen jede weitere fremde Anleihe. Als Auskunftsmittel wurde einstimmig die Gründung einer Nationalbank beschlossen unter der Bedingung, daß die Staatseinnahmen der Bank zufließen sollten. Die Bank sollte gehalten sein, die Staatsausgaben zu bestreiten, die Schulden zu tilgen und der Regierung Geld vorzustrecken. So scheint der Kongreß einen durchaus nationalen Ton anzuschlagen; ob aber die guten Absichten mit den Forderungen der Wirklichkeit in Übereinstimmung zu bringen sind,

ist eine andere Frage. Für die Bahnbauten, ohne die an eine wirtschaftliche Entwicklung gar nicht zu denken ist, wird man des fremden Kapitals noch lange bedürfen.

Wenn Rußland zu einer vorläufigen Verständigung mit England über Persien die Hand gereicht hat, so hat die augenblickliche Lage viel dazu beigetragen, den Dingen diese Wendung zu geben. Es sieht sich zur Zeit außerstande, seine weitgesteckten Ziele weiter zu verfolgen; daß diese deshalb ganz aufgegeben sind, ist kaum anzunehmen. Indem es seine Ansprüche auf den Golf scheinbar aufgibt, will es sich seine handelspolitische Stellung in Nordpersien um so fester sichern. Vielleicht ist es die Absicht der beiden Mächte, durch die Verständigung über die beiderseitigen Interessensphären den Wettbewerb Dritter nach Möglichkeit auszuschließen, vor allem ist es die Bagdadbahn, die von ihnen mit Mißtrauen betrachtet wird. Im Interesse der Sicherheit Indiens liegt England alles daran, auch in Persien eine neutrale Zone, einen Pufferstaat zu schaffen. Die Ereignisse der letzten Jahre, die es selbst bewußt mit hat herbeiführen helfen, haben es diesem Ziel einen guten Schritt näher gebracht. Auf einem Gebiet, wo das russische Vorgehen noch vor einigen Jahren in England-Indien die ernsteste Besorgnis erweckte, ist heute die Lage sehr zu seinen Gunsten verändert. Zu der zeitigen Unfähigkeit Rußlands, seine asiatischen Pläne weiter zu verfolgen, gesellt sich als weiterer günstiger Faktor in Englands Berechnungen die persische nationale Bewegung, die letzteres nur mit Sympathie und Geld zu unterstützen braucht, um die eigenen Interessen im weitesten Maße zu fördern.

W. Paschen.

Frühjahrsversammlung der Institution of Naval Architects.

Die diesjährige Frühjahrsversammlung der Institution of Naval Architects, die zu London vom 20. bis 22. März 1907 abgehalten wurde, stand, wie die vorjährige, durchaus unter dem Zeichen der reinen Technik, deren Beziehungen zu militärischen Fragen des Kriegschiffsbaues nur in der Eröffnungsrede des Präsidenten und in einzelnen der gehaltenen Vorträge näher erörtert wurden, insbesondere in dem Vortrag des Mr. McKechnie: „Der Einfluß des Maschinenbetriebs auf die artilleristische Leistung des modernen Kriegschiffes“. Dieser Vortrag mit seinen etwas utopistisch klingenden Ausführungen bildete überhaupt den Kernpunkt der Verhandlungen, weil er ein technisches Problem behandelte, das vorerst in seinen Beziehungen zum Kriegschiffsbau in den Kinderschuhen steckt, dem jedoch wohl noch eine Zukunft beschieden ist. Der Vortrag soll daher an dieser Stelle näher behandelt werden. —

Die Versammlung war gut besucht. Besonders bemerkt wurde die Anwesenheit des Chefkonstrukteurs der französischen Marine, M. Bertin, während führende deutsche Ingenieure unter den Zuhörern nicht erwähnt werden. Geleitet wurde die Versammlung von ihrem bewährten Präsidenten, dem Earl of Glasgow.

I. Die Eröffnungsrede des Präsidenten.

Nach einigen ehrenden Worten für den verstorbenen ehemaligen Chefkonstrukteur Sir Edward Reed gab der Präsident einen Überblick über die Ereignisse und Bestrebungen des letzten Jahres. Der Schiffbau Englands hat sich trotz des 7wöchigen Streiks im Clyde-Distrikt bemerkenswert gesteigert. Die Jahresleistung im Handelsschiffsbau betrug 1 828 000 Tonnen und übertrifft die vorjährige um rund 200 000 Tonnen. Der Clyde-Distrikt marschiert hierbei an der Spitze, während bezüglich der Leistungen einzelner Städte Glasgow von Newcastle-on-Tyne übertroffen wird. Bemerkenswert ist wiederum die Steigerung der Schiffsgröße, die in dem Ablauf der beiden Turbinen-Schnelldampfer „Lusitania“ und „Mauretania“ der Cunard-Linie von 32 500 Tonnen Deplacement einen Rekord verzeichnet. Auch im Schiffsmaschinenbau ist eine erhebliche Steigerung (1 800 000 indizierte Pferdestärken gegen 1 500 000 des Vorjahres) zu verzeichnen. Namentlich hat der Turbinenbau für Handels- und Kriegschiffe Fortschritte gemacht, und es ist wohl möglich, daß ein günstiger Ausfall der Fahrten der „Lusitania“ und „Mauretania“ eine allgemeine Umwälzung im Maschinenbau für Schnelldampfer zugunsten des Turbinensystems einleiten wird.

Das Hauptereignis im Kriegschiffsbau bildete die Fertigstellung und erfolgreiche Erprobung der „Dreadnought“. Genauere Daten hierüber als die bereits bekannten (Zurücklegung der 3400 Seemeilen langen Strecke Gibraltar—Trinidad mit 17 Seemeilen und günstigem Kohlenverbrauch) gibt der Präsident leider nicht. —

Nächst der Dampfturbine beansprucht die Vervollkommnung der Verbrennungsmotoren für den Schiffsbetrieb Interesse. Der Präsident erwähnt das von der englischen Admiralität erworbene, bei Yarrow gebaute Versuchstorpedoboot von 18,3 m Länge, das, mit Petroleummotoren ausgerüstet, eine Geschwindigkeit von 25½ Knoten erreichte. Für große Schiffe kommt Petroleum wegen des hohen Preises nicht in Be-

tracht, dagegen hat scheinbar die Gasmaschine, insbesondere der moderne Sauggasgenerator, eine Zukunft für den Betrieb großer Schiffe.

Der Präsident streift sodann die Schiffbaupolitik der Admiralität in Verbindung mit dem sparsamen Etat dieses Jahres und warnt vor einem unzeitgemäßen Nachlassen. Die „Dreadnought“ sei ein unbestrittener Erfolg, zu dem man dem Konstrukteur wie der Bauwerft nur Glück wünschen könne. „Indessen dürfen wir, wenngleich wir in dieser Phase des Kriegschiffsbaues allen vorangegangen sind, nicht auf unseren Lorbeeren ausruhen, während andere Nationen sich beeilen, das Verlorene einzuholen. Unser unvollkommener Regierungsapparat gibt leider die Veranlassung zu einer Inkonsequenz in der Marinepolitik, welche das Schiffbauprogramm der Marine ernstlich gefährdet. Ein Blick auf die Marinebewilligungen aufeinander folgender Verwaltungen zeigt, daß sie einem geheimnisvollen periodischen Gesetz unterworfen sind. Auf die unangebrachte Sparsamkeit der einen Regierung folgt Verschwendungssucht der nächsten. Der Ausschlag des politischen Pendels führt uns abwechselnd zu den entgegengesetzten Polen der Finanzwirtschaft. Solche Schwankungen verhindern ein Höchstmaß der Leistung. Arbeitsmarkt und Löhne werden beeinflußt durch die Ebbe und Flut einer Gezeitenströmung, deren Bewegungen man nicht mit einiger Sicherheit voraussagen kann. Die Belastung des Steuerzahlers wird vermehrt durch plötzliche Forderungen an seine Tasche zur Aufrechterhaltung der maritimen und militärischen Rüstung. Anderseits wird die Sicherheit des Landes alle paar Jahre dadurch in Frage gestellt, daß man mit der Bereitstellung von Machtmitteln unter das Maß herabgeht, welches genügt, um jedem gegen uns möglichen Bündnis die Spitze zu bieten. Der diesjährige Etat steht im Zeichen der Sparsamkeit. . . Nur drei Schlachtschiffe sind gefordert und bewilligt, von denen jedoch eins wieder gestrichen werden soll, wenn die bevorstehende Haager Konferenz eine Verminderung der Rüstungen der Großmächte herbeiführt. Wenngleich wir einen solchen Ausgang herzlich wünschen, scheinen mir doch die Chancen, daß wir auf das Schlachtschiff verzichten werden, recht dürftig (Heiterkeit). . . . Nächst den Neubauten ist die Reparaturfrage von besonderer Wichtigkeit, und wir haben die befriedigende Versicherung von Lord Tweedmouth, daß dank der seit 3 Jahren erheblich größeren für den Frontdienst verfügbaren Schiffszahl die Verhältnisse sich wesentlich gebessert haben. Gleichzeitig verlautet aber immer noch von einer Anhäufung (Congestion) von Schiffen, die auf ihre Reparatur in den Hauptwerften warten. Wir hoffen zuversichtlich, daß hier ohne Verzug systematische und wirksame Abhilfe geschaffen wird.“

Diese recht kritischen Worte des Earl of Glasgow, welche in der Versammlung einiges Befremden erregten, entspringen wohl vornehmlich seiner Gegnerschaft zu dem jetzigen liberalen Regime, sind aber ein weiterer Beweis dafür, wie eifersüchtig man gerade in technischen Kreisen über eine energische Schiffbaupolitik der Admiralität wacht. — Zum Schluß seiner Rede gedachte der Präsident des Verlustes der „Montagu“ und des Unfalls auf „Iéna“, des letzteren in besonders warmen Worten.

II. Der Einfluß des Maschinenbetriebs auf die artilleristische Leistung des modernen Kriegschiffes.

Der Vortrag wurde von Mr. J. McKechnie, Maschinenbaudirektor der Vickers-Werke, gehalten und bestand zu seinem größeren Teile in einer ausführlichen

Darstellung der Entwicklung des hydraulischen Betriebs für Geschütze und Lafettierungen. Bemerkenswert war hierbei die Feststellung, daß infolge konstruktiver Verbesserungen von 1899 bis 1906 der Durchmesser der Barbetten für 30,5 cm-Lafettierungen von 11,2 m auf 8,7 m herabgegangen ist. Für den Entwurf eines Schiffs wie die „Dreadnought" mit fünf solchen Barbetten muß die gegenwärtig mögliche Verringerung des Durchmessers von großem Einfluß gewesen sein. Es wäre in der Tat kaum möglich gewesen, dieses Schiff unter den technischen Bedingungen des Jahres 1902 oder selbst 1903 zu bauen, nicht nur wegen der Gewichtsdifferenz, sondern auch vornehmlich wegen zu geringen Zwischenraums zwischen den beiden Breitseittürmen, wodurch Schwächen in der Schiffskonstruktion unvermeidlich geworden wären. — Indessen ist auch eine übermäßige Verringerung des Barbettendurchmessers nicht ohne Bedenken, wie Sir William White in der Diskussion hervorhob. Der Zwischenraum zwischen Barbette und Drehscheibe darf nicht auf ein zu geringes Maß herabgedrückt werden, da sonst ein Klemmen des Turms durch Volltreffer gegen die Barbette, welche diese nicht durchschlagen, aber leicht nach innen drücken, hervorgerufen werden kann. —

Das Hauptinteresse in dem McKechnieschen Vortrag beanspruchte sein erster, kürzerer Teil, der sich mit der Einführung von Verbrennungsmotoren für den Hauptmaschinenbetrieb an Bord beschäftigte. Es verlohnt sich daher, auf ihn näher einzugehen.

Mr. McKechnie befürwortet die Einführung von Verbrennungsmotoren für den Hauptmaschinenbetrieb an Bord nicht wegen ihrer technischen Überlegenheit oder ihrer größeren Ökonomie, verglichen mit Kolben- oder Turbinenmaschinen, sondern vornehmlich, weil ihre Anordnung durch Wegfall von Schornsteinen, Schornsteinmänteln usw. günstigere Bedingungen für die Aufstellung schwerer Geschütze mittschiffs bietet. Dieser Vorteil falle umsomehr ins Gewicht, als man sich entschlossen habe, den Linienschiffen als Hauptarmierung nur Geschütze schwersten Kalibers zu geben, von denen man unbedingt verlangen muß, daß jedes nach beiden Breitseiten und auch bis zu einem gewissen Grade in der Bug- und Heckrichtung feuern kann. — Die technische Ausführbarkeit von Verbrennungsmotoren für die Hauptmaschinen großer Schiffe hält der Vortragende nach den jahrelangen Versuchen und den tatsächlichen Bauausführungen der Firma Vickers für wahrscheinlich. Für große Schiffe empfiehlt er Gasmotoren nach dem Zweitaktsystem. Wie er sich die Anordnung der Maschinen und die für die Aufstellung der schweren Artillerie erzielten Vorteile denkt, zeigt der hier wiedergegebene Entwurf eines 16 000 Tonnen-Linienschiffes. (Siehe Skizze S. 635.) Die Gasmaschinenanlage ist in drei Gruppen geteilt, die in sechs Abteilungen untergebracht sind. Das Schiff hat vier Schraubenwellen, jede getrieben durch eine zehnzylindrige vertikale Gasmaschine. Die Gaserzeugungsapparate beanspruchen zwei Abteilungen mittschiffs. In den vorderen Abteilungen befinden sich vier Sätze Luftkompressionspumpen mit Gasmotorenantrieb. Die elektrischen Hilfsmaschinen für die Beleuchtung, Steuerung, Ankerbedienung, Pumpenanlage usw. werden durch besondere Explosionsmotoren mit flüssigem Brennstoff betrieben.

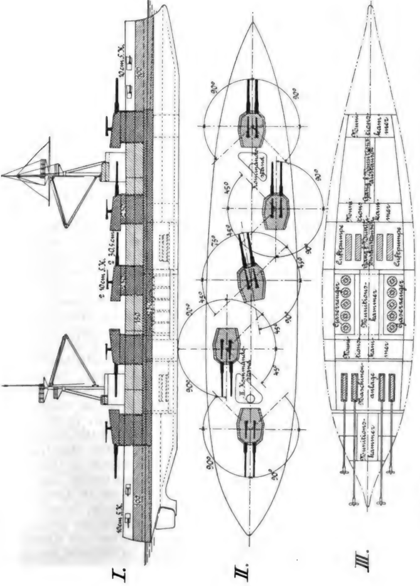
McKechnie verspricht sich von der Einführung von Verbrennungsmotoren auch erhebliche Gewichtsersparnisse und gibt hierfür die nachstehende Tabelle:

	Dampfmaschine	Gasmotormaschine	Motormaschine mit flüssigem Brennstoff
Indizierte Pferdestärken der Hauptmaschinen .	16 000	16 000	16 000
Maschinengewicht, einschl. gewöhnlicher Hilfsmaschinen, aber ausschl. Deckbetrieb . . .	1585 Tonnen	1105 Tonnen	750 Tonnen
Indizierte Pferdestärken per Tonne Maschinengewicht	10,1	14,48	21,33
Flächenraum der Maschinenanlage (Maschinen und Kessel oder Generatoren)	7250 □ Fuß	5850 □ Fuß	1110 □ Fuß (?)
Verbrauch an Feuerungsmaterial pro indizierte Pferdestärke und Stunde:			
Bei Volldampf	0,7 kg	0,45 kg	0,3 kg
Bei etwa 1/4 Leistung	0,75 kg	0,5 kg	0,35 kg

Die Vorteile, welche sich aus dem Wegfall der Schornsteine usw. an Deck ergeben, zeigt die Schiffsskizze. Die Aufstellung der Türme kann dann so erfolgen, daß alle zehn Geschütze nach beiden Seiten feuern können: Ein ideal zu nennendes Rundfeuer wird ermöglicht. Auch die Anordnung der Munitionskammern wird eine bessere. Ferner soll auch die Temperatur in den Maschinenräumen niedriger werden und eine bessere Isolierung der Munitionsräume gegen Wärmestrahlung möglich sein. —

Der Vortragende erörterte ferner ein Projekt für einen Torpedobootszerstörer mit Verbrennungsmotoren und flüssigem Heizstoff. Dieser soll in den Wallgängen gelagert sein. Hier liegt der Hauptvorteil in dem bedeutend erweiterten Aktionsradius und im Fortfall der Rauch- und Flammenentwicklung, welche eine frühzeitige Entdeckung des Fahrzeuges bei Nacht herbeiführt. —

Wie zu erwarten, folgte den überraschend kühnen Darlegungen des Vortrages eine lebhafte Diskussion. Admiral Fitzgerald bestritt zunächst die Wahrscheinlichkeit, daß in Zukunft nur noch schwere Kaliber auf Linienschiffen die Hauptarmierung bilden würden. Bisher existiere erst ein einziges solches Schiff. Die Erfahrungen aus der Schlacht von Tsuschima seien zweifelhaft. Die Vernichtung der russischen Schiffe scheine kaum das Werk der schweren Artillerie allein. Ferner vermisse er auf dem von Feuerzonen völlig überfluteten Deck des Zukunftsschiffes die Boote, und ganz ohne Boote könne man doch nicht auskommen. Bei dem Projekt des Zerstörers halte er die Unterbringung der flüssigen Feuerung in den Wallgängen für äußerst bedenklich. Admiral Fremantle hält den Fortfall von Schornsteinen und Schornsteinmänteln für einen großen militärischen Vorteil, auch aus dem Grunde, weil ihre Zerstörung im Ernstfall die Leistung der Maschine bedenklich herabsetzt. Zu der Annahme eines schweren Einheitskalibers habe sich noch keine fremde Seemacht entschlossen. Sir Wm. White zweifelt die Ausführbarkeit des Entwurfs an und fragt den Vortragenden, wieviel indizierte Pferdestärken die stärkste bisher bei Vickers konstruierte Motormaschine besitzt. Auf die Antwort „800", bezeichnet Sir Wm. White das Projekt des Vortragenden, das bis zu 16 000 Pferdestärken geht, als einen „Sport"-Entwurf, wenngleich zuzugeben sei, daß Mr. Mc Kechnie sich über die Ausführbarkeit vorsichtig ausgedrückt habe. Mr. Hamilton hält die Vorschläge des Vortragenden für äußerst radikal. Eine wesentliche Frage sei, ob es gelingen werde, alle Maschinen gleichzeitig



Zum Vortrag von Mr. Mc Kechnie: 16 000 Tonnen-Linienschiff mit Verbrennungsmotoren.

mit hoher Leistung laufen zu lassen. Auch müsse man von dem flüssigen Feuerungsmaterial eine größere Sicherheit, als bisher erreicht, verlangen. — Mr. Mc Kechnie führte in Erwiderung der Diskussion aus, daß seine Firma erfolgreiche Versuche mit Verbrennungsmotoren für Schiffszwecke angestellt habe, von denen jede Einheit 500 Pferdestärken erzielte. Bisher habe sie noch keine Order gehabt, mehr als 800 Pferdestärken nach dem genannten Maschinensystem in ein Schiff einzubauen, doch sei es ihm nicht zweifelhaft, daß auch größere Bestellungen erfolgreich ausgeführt werden würden. —

Soweit der Vortrag des Mr. Mc Kechnie. Es muß wundernehmen, daß das recht schwach begründete Zukunftsprojekt des Motor-Linienschiffes nicht noch schärfere Kritik in einem so sachkundigen Auditorium erfuhr. Man könnte hierin einen Beweis für den Wagemut englischer Fachkreise erblicken, der selbst utopistisch klingenden Zukunftsprojekten Beachtung schenkt. Es ist wohl möglich, daß England auch mit der Einführung der Verbrennungsmotoren in den Großschiffsbetrieb die Initiative ergreift, mit der es in der Turbinenfrage so gute Erfolge erzielt hat.

III. Sichere Unterseeboote und die Zukunft der Waffe von Mr. Simon Lake.

Wenngleich wesentlich Neues nicht vorgebracht wird, beansprucht der Vortrag doch Interesse, weil der Vortragende der Konstrukteur des nach ihm benannten Unterseebootstyps ist und aus langjähriger Erfahrung spricht. Eingangs des Vortrages nennt er die Forderungen, welche die Marineleitung der Vereinigten Staaten im Jahre 1893 beim Eintritt in Unterseebootsversuche an die Konstrukteure stellte. Diese Forderungen waren: 1. Sicherheit, 2. Leichtigkeit und Sicherheit des Betriebes, wenn untergetaucht, 3. Schnelligkeit, wenn an der Oberfläche laufend, 4. Schnelligkeit, wenn untergetaucht, 5. Seeausdauer, sowohl untergetaucht wie an der Oberfläche, 6. Offensivvermögen, 7. Stabilität, 8. Sehvermögen. Mr. Lake hält Punkt 1, Sicherheit, auch jetzt noch für das Haupterfordernis. Nur im Vertrauen auf die technische Sicherheit ihres Bootes können Unterseebootsbesatzungen im Ernstfall Gutes leisten. Die Ursachen der zahlreichen bisher vorgekommenen Unfälle — 24 mit 117 Toten — seien: Mangel an Längsstabilität, Fahrlässigkeit, Explosion, Kollision, Vergiftung. Um Unfällen vorzubeugen, müssen umfangreiche Sicherheitsmaßregeln getroffen sein; die Möglichkeit von Explosionen, Vergiftungen, Versagen der Wasser einlassenden Ventile muß auf ein Minimum beschränkt werden. Die Wasserballasttanks müssen stark genug sein, um einem inneren Druck, der der Maximaltauchtiefe des Bootes entspricht, zu widerstehen. Keine explosiven Gase dürfen sich im Innern des Schiffskörpers sammeln. Zu diesem Zweck müssen die flüssige Feuerung im äußeren Bootskörper und die Tanks derart untergebracht sein, daß die durch unvermeidliche Leckagen austretenden Dämpfe in die Atmosphäre entweichen. Gase, die durch Akkumulatorenbatterien entwickelt werden, sind unverzüglich aus dem Boot zu pumpen. Bei Unfällen muß jedes Boot gute Sicherheitsvorrichtungen haben. Als solche bezeichnet der Vortragende den Schlippkiel, die Tauchtür (ermöglicht das Verlassen des Bootes unter Wasser), das Omniskop (Periskop mit einem Gesichtsfeld von 360 Grad, so daß Kollisionen leichter vermieden werden) und Räder am Boden (wirken bei Grundberührungen als Puffer). Die letzteren drei Einrichtungen sind Eigentümlichkeiten der Lake-Boote.

Mr. Lake befürwortet eine hohe Überwassergeschwindigkeit, als Unterwassergeschwindigkeit genügen ihm 7 bis 8 Seemeilen. Man müsse sich darauf beschränken, dem Feinde in engen Revieren aufzulauern, und für die dann in Frage kommende Angriffstätigkeit sei keine hohe Geschwindigkeit notwendig. Auch genüge ein Aktionsradius von 20 bis 30 Seemeilen bei untergetauchtem Zustande. Man wäre dann in der Lage, die sehr schwere Akkumulatorenbatterie zu verkleinern und das freiwerdende Gewicht zur Erhöhung der Oberflächengeschwindigkeit auszunutzen. — Genauere Daten seiner neuesten Boote gibt Mr. Lake nicht. Er teilt das Unterseebootsmaterial ein in Hafenverteidigungsboote, Küstenverteidigungsboote und offensive Kreuzerboote. Als Haupteigenschaften des offensiven Kreuzerbootes nennt er: große Stabilität, großen Auftrieb, gute Unterbringung von Offizieren und Mannschaften, Sicherheitsvorrichtungen, vier Torpedorohre, acht Torpedos, Mittel, um auf dem Meeresgrund sich zu bewegen, großen Kommandoturm, Tauchabteilung, Schlippkiel, kleine Schnellfeuerkanonen, um Sperrboote abzuwehren, Geschwindigkeit über Wasser 15 Seemeilen, unter Wasser 7 Seemeilen. Mehrere derartige Tauchboote seiner Firma befinden sich im Bau. — Über die Zukunft der Waffe urteilt Mr. Lake, wie zu erwarten, höchst optimistisch.

IV. Sir William White: Versuche mit Dr. Schlicks gyroskopischem Kreiselapparat.

Für die Bedeutung der deutschen Erfindung spricht die Tatsache, daß der hochangesehene frühere Chefkonstrukteur der englischen Marine sich zu ihrem Anwalt machte. Er erläuterte den Apparat und die mit dem Torpedoboot „Seebär" bei Cuxhaven abgehaltenen Versuche, bei welchem die Schlingerbewegungen nahezu aufgehoben wurden, ohne daß Spritzwasser an Deck kam. Sir W. White hält die Erfindung bereits jetzt für Dampfyachten und die schnellen Passagierdampfer im Kanal für verwendbar. — Auch in der anschließenden Diskussion wurde die Erfindung als ein höchst ernsthaft aufzufassendes technisches Problem behandelt. —

Die zahlreichen sonstigen Vorträge, welche eine Fülle technischen Materials bieten, seien hier nur dem Namen nach genannt: „Einige interessante Punkte im Bau und Ablauf der »Lusitania«" von Mr. W. J. Luke; „Die Entwicklung des modernen Frachtdampfers" von Mr. S. J. P. Thearle; „Krane für Schiffbauwerkstätten" von Signor C. Piaggio; „Torsiometer in ihrer Anwendung zur Bestimmung der Leistung von Turbinen und Kolbenmaschinen" von Mr. Archibald Denny; „Beanspruchung von Schraubenwellen" von Mr. J. M. Gibson; „Über Propeller-Streben" von Mr. G. Simpson; „Annäherungsformeln zur Bestimmung des Schiffswiderstandes" von Mr. A. W. Johns; „Die Bekämpfung von Feuer auf See" von Prof. Vivian B. Lewes; „Moderne Schwimmdocks" von Mr. Lyonel Clark; „Einiges über Feuerungsmaterial" von Prof. Vivian B. Lewes.

Die Sommerversammlung der Institution of Naval Architects soll in der letzten Juniwoche in Bordeaux bei Gelegenheit der dort stattfindenden Schiffahrtsausstellung abgehalten werden.

Ms.

Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1905/06.

(Schluß.)

VII. Jahresbericht des Bureau of Medicine and Surgery.

Auch dieser Bericht ist durch ein reichhaltiges statistisches Material und die vielen Beilagen, welche teilweise weitläufige Auszüge aus den Jahresrapporten sämtlicher Schiffsärzte und Lazarettvorstände enthalten, sehr umfangreich. Das Schwergewicht ruht indessen auch wieder in der Besprechung der Personalfragen. Wie schon im vorigen Jahresberichte des Bureaus erläutert, liegt aber der Grund zum Personalmangel im Sanitätskorps nicht so sehr in dem zu niedrigen Etat des Korps überhaupt, sondern in dem falschen Verhältnisse der Etatszahlen der höheren Dienstgrade zu den niederen. Das dadurch immer mangelhafter werdende Avancement in Verbindung mit der Scheu vor den Unannehmlichkeiten und der Eintönigkeit des Bordlebens hält die jungen Mediziner des Landes ab, in die Marine einzutreten. Die zu Beginn des Berichtsjahres vorhandenen 55 Vakanzen im Sanitätsoffizierkorps konnten daher nicht aufgefüllt werden, weil sich überhaupt nur 53 Aspiranten meldeten, von welchen 13 körperlich und 10 hinsichtlich ihrer Kenntnisse den Anforderungen nicht genügten. Da noch 4 die Anmeldung zurückzogen, so konnten schließlich nur 26 eingestellt werden. Infolge von Tod und sonstigem Abgang fehlten deshalb am Schlusse des Berichtsjahres noch 45 am Etat, und dieses Manko vergrößerte sich durch die jährliche Etatsvermehrung um 25 Stellen auf 60 zu Beginn des laufenden Jahres. Ein solcher Ausfall und Mangel an Ersatz macht sich natürlicherweise sehr empfindlich geltend, wenn man bedenkt, daß für eine Kopfstärke der Marine von rund 43 000 Mann nur 258 Ärzte vorhanden sind, und es konnten daher viele höhere Stellen, wie die von Flotten- und Geschwaderärzten, schon nicht mit Ärzten des vorgeschriebenen Ranges besetzt werden, ganz abgesehen davon, daß sich für Beurlaubungen keine Möglichkeit bot. Zu diesen Schwierigkeiten in der Gewinnung ausreichenden Nachwuchses gesellte sich dann noch, daß die medizinischen Fakultäten die Studienzeit von 3 auf 4 Jahre verlängert haben und daß dazu noch ein praktisches Jahr in einem Lazarett tritt, bevor die Beförderung zum Assistenzarzt erfolgen kann. Die Vorbereitung des jungen Arztes kostet ihn mithin 5000 bis 6000 Dollars. Hierfür will er wenigstens in angemessenen Beförderungsaussichten ein Äquivalent haben; das wird auch dadurch bewiesen, daß als im Jahre 1903 eine einmalige Erhöhung der Zahl der Oberstabsärzte auf 85 stattfand, die Zahl der tauglichen Aspiranten auf 34 stieg, seitdem aber wieder auf 20 für 1905 gefallen ist. Der Generalarzt hält es daher für unbedingt notwendig, die Zahl der Generalärzte (Medical Directors) von 16 auf 20, die der Generaloberärzte (Medical Inspectors) von 15 auf 25 und die der Oberstabsärzte (Surgeons) von 85 auf 100 zu erhöhen, ohne die Gesamtzahl der Ärzte vor der Hand zu vermehren. Außerdem ist es erwünscht, für drei höhere Sanitätsoffiziere einen Rang über dem Medical Director zu schaffen. (Der Generalarzt der Marine [Surgeon General], welchen man nach unserer Bezeichnung Generalstabsarzt nennen würde und der

in der Rangliste erst der dritte Generaloberarzt ist, hat als Bureauchef den Rang des Kontreadmirals.)

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei dem Unterpersonal. Für die jetzige Kopfstärke der Marine ist ein Sanitätsunterpersonal von rund 1000 Mann notwendig. Um für diese Laufbahn, zu welcher anscheinend auch die Apotheker gerechnet werden, den nötigen Ersatz zu finden, ist bereits der Deckoffizierrang (pharmacist) für 25 Mann eingeführt. Es wird vorgeschlagen, diese Zahl zu verdoppeln und Stellen für Oberdeckoffiziere (chief pharmacists) zu schaffen.

Ferner wird der bisher nicht genehmigte Antrag auf Einführung von Marine-Zahnärzten und Krankenwärterinnen erneuert. Letztere sollen in Friedenszeiten in den Lazaretten ausgebildet und beschäftigt werden, im Kriege auf die Lazarettschiffe kommen.

An Lazarettschiffen besitzt die Marine bis jetzt nur den Dampfer „Relief“, welcher als solches eingerichtet in Reserve sich befindet und für den die volle Ausrüstung vorhanden ist. Es wird erneut beantragt, das Schiff schon im Frieden für die atlantische Flotte in Dienst zu halten, wodurch nicht nur diese wesentlich entlastet, sondern auch die erwünschte Gelegenheit gegeben werden würde, bezüglich des Betriebes auf solchen Schiffen Erfahrungen zu sammeln.

Der Generalarzt hat im Sommer 1906 eine Besichtigungsreise nach Ostasien gemacht, um die Marinelazarette und sonstigen Hospitäler in den Inselbesitzungen, in China und Japan zu besuchen und die Lazaretteinrichtungen auf den Schiffen der asiatischen Flotte zu inspizieren. Auf der Heimreise über Europa hat er ferner französische und englische Krankenhäuser besucht.

An Lazaretten wird die Marine im Jahre 1908 über 17 verfügen. Ihr Ausbau nach dem gegenwärtigen Stande der Wissenschaft wird noch beträchtliche Kosten erfordern. Besonders unzulänglich sind noch die Einrichtungen auf den Schulstationen zu Newport, Norfolk und San Francisco hinsichtlich des Verfahrens bei den Rekruteneinstellungen. Es hat sich als unumgänglich notwendig erwiesen, um Epidemien vorzubeugen, die neu eingestellten Rekruten und deren Zeug sorgfältig zu desinfizieren und die Leute eine Zeitlang von den übrigen Mannschaften isoliert zu halten.

In bezug auf das Verfahren bei der Untersuchung der Rekruten ist das Bureau der Ansicht, daß trotz der hohen Anforderungen an körperliche Brauchbarkeit infolge Mangels erfahrener Ärzte noch vielfach unzulässige Einstellungen erfolgen.

Im allgemeinen war der Gesundheitszustand während des Berichtsjahres gut; doch kam eine größere Typhusepidemie auf dem Panzerkreuzer „Pennsylvania“ vor nach dem Besuche von Kingston auf Jamaica, wo vorher Typhus geherrscht hatte. Um eine Ausbreitung der Krankheit zu verhüten, wurde das Schiff nach Hause gesandt. Das Vorhandensein eines Lazarettschiffes würde voraussichtlich das Verbleiben des Kreuzers bei der Flotte gestattet haben. Ferner brach bei einem Bataillon der Marineinfanterie in Stärke von 398 Mann, welches einige Wochen in der Panamazone zugebracht hatte, trotz aller Prophylaxe eine heftige Malariaepidemie aus, welche die Heimsendung der Truppe nötig machte. Wenn auch kein Todesfall vorkam, so traten doch bei über 72 Prozent des Bestandes heftige Malariaerscheinungen auf.

Die Zahl der Todesfälle in der Marine belief sich auf 268 = 6,48 auf das Tausend (gegen 6,06 im Vorjahre). Die Zunahme ist durch die großen Verluste bei den Unglücksfällen auf „Bennington“ und „Kearsarge“ entstanden. Nach Unglücksfällen (Verbrennung und Ertrinken) folgt als Todesursache in erster Linie Tuberkulose; es erkrankten daran im Jahre 1905 6,1 pro Tausend gegen 3,2 pro Tausend im Jahre 1895. Diese außerordentliche Zunahme macht strengste Prophylaxe zur Pflicht, welche mit der Rekruteneinstellung beginnen muß und sorgfältige Absonderung der Kranken fordert. Es wird außerdem ein Tuberkulosekrankenheim für die Marine beantragt.

VIII. Jahresbericht des Bureau of Supplies and Accounts.

Aus dem Inhalt dieses gleichfalls sehr umfangreichen Berichts — es sind auf nicht weniger als 230 Seiten sämtliche während des Berichtsjahres eingegangene Submissionsofferten mitgeteilt — ist für den vorliegenden Zweck nur das Folgende erwähnenswert:

Es standen für das Berichtsjahr, einschließlich der Überschüsse der Vorjahre, zur Verfügung 163,1 Millionen Dollars, davon waren am Jahresschlusse nicht verausgabt 39,5 Millionen, welche also für das laufende Jahr verfügbar sind. Für Indiensthaltungen waren verbraucht 19,6 Millionen, für Kasernenschiffe außerdem 3,9 Millionen. Für Neubauten waren 31,7 Millionen verausgabt, für Reparaturen ferner 5,5 Millionen. An Ersparnissen der Mannschaften waren deponiert 951 652 Dollars, hinterlegt waren im Berichtsjahre 636 980 Dollars, zurückgezogen 582 043 Dollars, an Zinsen (4 Prozent) gezahlt 33 848 Dollars.

Die Indienststellungskosten für das Jahr lagen innerhalb folgender Grenzen:

	Linienschiffe Dollars:	Panzerkreuzer Dollars:	kleine Kreuzer Dollars:
Höchste	„Ohio“ 714 245	„Colorado“ 524 057	„Chicago“ 387 794
Geringste . . .	„Iowa“ 428 048	„Brooklyn“ 399 820	„Denver“ 207 073

Die Kosten der „Ohio“ sind unverhältnismäßig hoch, auch wenn man die teuren Verhältnisse auf der asiatischen Station in Rechnung zieht; ihr folgt auf derselben Station die „Wisconsin“ mit 556 878 Dollars. Dahingegen belaufen sich die Indiensthaltungskosten des Schwesterschiffes der „Ohio“, der „Maine“, welches das teuerste Schiff der atlantischen Flotte und gleichfalls Flaggschiff war, nur auf 583 936 Dollars.

Die Angaben für die Torpedofahrzeuge sind unvollständig.

Zur Personalfrage äußert sich der Bericht dahin, daß es dank den guten Erfolgen auf der Zahlmeisterschule gelungen sei, den Etat aufzufüllen. Nichtsdestoweniger müsse aber auch noch etwas geschehen, um diese Laufbahn und besonders diejenige für das Unterpersonal anziehender zu machen; die Leute würden überanstrengt und erhielten anderseits zu geringe Bezahlung, so daß sie den Dienst in den anderen Bureaus vorzögen.

IX. Jahresbericht des Kommandeurs der Marineinfanterie.

Personalmangel, Schwierigkeit der Rekrutierung und mangelhafte Unterkunftsräume bilden den Inhalt des Berichtes. Während man aber der Rekrutierungs-

schwierigkeiten bis zum Schlusse des laufenden Etatsjahres Herr zu werden hofft, bleibt der Personalmangel solange bestehen, bis durch eine Etatsvermehrung, welche vom vorigen Kongresse abgelehnt wurde, Abhilfe geschaffen ist. Es werden 41 Offizierstellen und 800 Mann neu gefordert. Betreffs der Offiziere führt der Kommandeur aus, daß sich 65 Prozent davon an Bord von Schiffen und in tropischen Besitzungen kommandiert befinden, deren ordnungsmäßige Ablösung nicht möglich ist. Von der Zurückziehung der Seesoldatendetachements von den Schiffen, welche mit einem Schlage dem Mangel abhelfen könnte, ist in dem Berichte nicht die Rede. Da auch der Marinesekretär diesen von dem Bureau of Navigation eingebrachten Vorschlag nicht befürwortet, sondern sich für die geforderte Etatsvermehrung ausspricht, so ist anzunehmen, daß man an entscheidender Stelle diese Detachements an Bord immer noch für notwendig hält. — Es wird erneut beantragt, dem Kommandeur der Marineinfanterie den Rang des Generalmajors zu verleihen, welcher bei einer Truppe von 278 Offizieren und 8771 Mann als angemessen angesehen wird. Außerdem sollen bei dieser Truppe 2 Brigadegenerale vorhanden sein, von denen einer beim Stabe als Stellvertreter des Kommandeurs sich befinden würde, der andere den Befehl über eine Bereitschaftsbrigade führen soll, welche entweder innerhalb der Landesgrenzen oder in einer der auswärtigen Besitzungen, soweit die Verhältnisse dieses zeitweilig wünschenswert machen, garnisonieren soll.

X. Jahresbericht des Generalauditeurs der Marine (Judge-Advocate-General).

Während des Berichtsjahres wurden 1504 (mehr gegen das Vorjahr 533) Kriegsgerichte (General courts-martial) abgehalten, von welchen 12 auf Seeoffiziere und 3 auf Offiziere der Marineinfanterie entfielen. An Mannschaften waren beteiligt 1202 Matrosen und 261 Seesoldaten, von welchen 15 bzw. 6 freigesprochen wurden. An Standgerichten (Summary courts-martial) wurden 5358 abgehalten, davon 4192 über Matrosen, 1166 über Seesoldaten.

Unter den kriegsgerichtlichen Strafen entfielen 619 auf Fahnenflucht, 306 auf unerlaubte Entfernung und 148 auf fraudulent enlistment. Dann folgt Gehorsamsverweigerung mit 64 Strafen.

XI. Jahresbericht des Marinesekretärs.

Mit diesem Berichte hat der inzwischen abgelöste Marinesekretär Bonaparte nach verhältnismäßig kurzer Amtsführung gewissermaßen von der Marine Abschied genommen, nicht ohne ihr wichtige Ratschläge für ihre weitere Entwicklung zu hinterlassen. Als wichtigste davon möchte ich diejenigen bezeichnen, welche auf eine Reorganisation des Marinedepartements abzielen. Der Marinesekretär sagt dazu, es habe sich in ihm immer mehr die Überzeugung befestigt, daß das herrschende System selbständiger Bureaus auf ernste Bedenken stoße und daß nur die hohen Charaktereigenschaften des in diesen Bureaus beschäftigten Personals im Verein mit dem gesunden Geiste und den Überlieferungen des Offizierkorps die Leistungen und die Wirtschaftlichkeit der Verwaltung bisher vor schweren Nachteilen bewahrt haben. Es erscheine daher notwendig, gründliche Änderungen in der Organisation des

Departements einzuführen, um für die Zukunft einen gesicherten Geschäftsgang zu schaffen. Zu diesem Zwecke wird vorgeschlagen, die Obliegenheiten des Departements auf 4 Abteilungen (Sections) zu verteilen, von welchen die erste unter der unmittelbaren Leitung des Marinesekretärs, die zweite unter dem Untersekretär (Assistant Secretary), die beiden übrigen unter Flaggoffizieren zu stehen hätten. Von den letztgenannten beiden Abteilungen solle die eine die Geschäfte der Bureaus of Yards and Docks, Equipment, Construction and Repair, Steam Engineering und Ordnance umfassen, und ihrem Chef sollen der Chef-Konstrukteur, der Chef-Ingenieur und 2 Offiziere bzw. Beamte zur Seite stehen, für welche die Bezeichnungen Master of Ordnance und Master of Public Works vorgeschlagen werden, letzterer ein Hafenbauingenieur. Diese sollen nicht Bureauchefs, sondern innerhalb ihres Geschäftsbereiches Berater und Stellvertreter des Abteilungschefs sein und unter dessen Vorsitz einen Ausschuß bilden, welcher die jetzt dem Board on Construction überwiesenen Aufgaben sowie sonstige Fragen zu bearbeiten haben würde, die ihm von Zeit zu Zeit vom Departement übertragen würden. Die zweite von einem Flaggoffizier zu leitende Abteilung soll sich mit der Verwendung der Flotte befassen und damit gegen das jetzige Bureau of Navigation erweiterte Aufgaben erhalten. Ihrem Chef sollen der Generalarzt, der Generalzahlmeister, der Kommandeur der Marineinfanterie und der Leiter der Marineakademie als Berater und Stellvertreter zur Seite stehen und mit ihm gleichfalls einen Ausschuß bilden, welcher die Personalien der Flotte zu bearbeiten hat. Der Marinesekretär soll unmittelbar die gesamte eigentliche Verwaltung, das Nachrichtenbureau, die Amtstätigkeit des Generalauditeurs und die der Marine unterstellten auswärtigen Besitzungen Tutuila und Guam überwachen. Ihm soll unter der Bezeichnung Master of Accounts ein erfahrener Verwaltungsbeamter beigegeben werden, um dem Verwaltungschef eine Übersicht über die finanzielle Lage zu ermöglichen. Der von dem Untersekretär zu leitenden Abteilung sollen noch einzelne Dienststellen angegliedert werden, welche nicht notwendig einem der beiden technischen Abteilungschefs unterstellt sein müssen, wie das hydrographische Bureau und das Marineobservatorium. Im übrigen empfiehlt es sich nicht, die Arbeitslast des Untersekretärs zu vermehren, da er oft und auf längere Zeit ohnehin die Stellvertretung des Marinesekretärs übernehmen muß. (Hiermit ist augenscheinlich die politische Tätigkeit des Marinesekretärs gemeint, welche diesen als Kabinettsmitglied in Wahlzeiten usw. häufig seiner Aufgabe als Departementschef entzieht.) Mr. Bonaparte gibt zu, daß diese Geschäftseinteilung nicht in allen Punkten als streng logisch erscheine, speziell hinsichtlich der Zuweisung der Geschäfte der jetzigen Bureaus of Ordnance und of Supplies and Accounts an je eine der beiden technischen Abteilungen. Es müsse jedoch die Theorie der Praxis weichen und deshalb gehöre, wenn man auf der einen Seite die Marine als ein großes Fabrik- und Reparaturetablissement auffasse — und eine Konsolidation in diesem Sinne halte er aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit für äußerst ratsam — das Bureau of Ordnance hierher. Anderseits habe die Fürsorge für Gehalt und Verpflegung so unmittelbar mit Gesundheit, Zufriedenheit und Leistungsfähigkeit des Personals zu tun, daß die Erledigung dieser Angelegenheiten auch zu den Aufgaben der Personalabteilung gehöre. Die neue Organisation wolle eben die Ge-

schäfte auf zwei Abteilungen verteilen, von welchen in der Hauptsache die eine mit Schiffen, die andere mit Menschen zu tun habe. Mr. Bonaparte will indessen diese Organisation nicht sogleich eingeführt wissen, sondern empfiehlt sie zur Erwägung und schlägt die Bildung eines Ausschusses vor, welcher unter dem Vorsitze des derzeitigen Marinesekretärs aus drei oder mehr früheren Marinesekretären und aus zwei oder mehr Mitgliedern der Marinekommissionen beider Häuser bestehen und dem nächsten Kongresse Bericht erstatten soll. Inwieweit die vorgeschlagene Reorganisation, welche in ihren Grundzügen unserer Departementseinteilung ähnelt, zweckmäßig sein würde, läßt sich ohne genauere Kenntnis amerikanischer Verwaltungsmaximen schwer beurteilen. Man wird aber immerhin anerkennen müssen, daß eine größere Konzentration im Marinedepartement gegenüber dem jetzigen Bureausystem geboten ist, schon deshalb, weil die Besetzung der Stelle des höchsten Verwaltungschefs so häufig wechselt. Auffallend jedoch erscheint zweierlei: einmal, daß höhere Seeoffiziere zu den Vorbereitungen dieser Reorganisation gar nicht herangezogen zu werden scheinen. Denn Mr. Bonaparte erklärt selbst, daß seine Vorschläge seiner eigenen, persönlichen Initiative entsprungen sind, und in der Zusammensetzung des von ihm empfohlenen Begutachtungsausschusses sind Offiziere überhaupt nicht vertreten. Sodann wird in dem Berichte von einer Admiralstabsorganisation nicht mehr gesprochen. Der Marinesekretär gibt zwar zu, daß der General Board, welchen er richtiger als „Kriegsrat“ (War Board) bezeichnet sehen möchte, nicht allen Erwartungen entsprochen habe und daß „irgend eine Dienststelle, welche im Frieden Pläne für alle möglichen Anforderungen entwerfe und im Kriegs- oder sonstigen Bedarfsfalle dem Marinesekretär bei seinen Operationen beratend zur Seite stehe, für die Leistungsfähigkeit einer Flotte von der Größe der amerikanischen unentbehrlich sei“, meint aber doch, daß der General Board im ganzen Nützliches geleistet habe, und empfiehlt seine Aufstellung durch Gesetz, mit der Maßgabe jedoch, daß seine Aufgaben vom Marinedepartement zu bestimmen bzw. abzuändern seien. Er ist ferner der Ansicht, daß diese Körperschaft zu zahlreich sei und — nach Annahme seines Reorganisationsentwurfs — zu bilden wäre aus den Chefs der militärischen und der technischen Abteilung und 3 besonders kommandierten Offizieren. Solange es in der Marine Offiziere von einem höheren Range als demjenigen des Vizeadmirals gibt, sollen diese außerdem ohne weiteres Mitglieder des General Board und der älteste von ihnen Vorsitzender desselben sein. Alle diese Kommandierungen ebenso wie die Ernennung der jetzigen Bureauchefs — deren Amtsdauer gesetzmäßig 4 Jahre beträgt — sollten aber in Zukunft nicht mehr der Bestätigung durch den Senat unterliegen, sondern lediglich durch den Präsidenten nach Vorschlag des Marinesekretärs erfolgen, „damit absolute Harmonie zwischen ihren Ansichten und denjenigen ihrer Vorgesetzten gewahrt werde“. Mit anderen Worten, Mr. Bonaparte will die bisherige durch Gesetz garantierte Selbständigkeit der höheren Offiziere und Beamten abschaffen und sie in allen Dingen von dem Willen des Verwaltungschefs abhängig machen, was bei der Eifersucht, mit welcher der Senat sein Recht wahrt, kaum Aussicht auf Erfüllung haben dürfte.

Hinsichtlich des Ausbaues der Flotte verweist Mr. Bonaparte auf die Möglichkeit feindlicher Landungen an den ausgedehnten Küsten, denen nur durch Behauptung der Seeherrschaft an diesen Küsten vorgebeugt werden könne, wenn man

sich nicht etwa zur Erhaltung eines sehr starken stehenden Heeres entschließen wolle. Im vorigen Jahre habe er noch geglaubt und ausgesprochen, daß eine Erhöhung der Schiffszahl nicht notwendig sein werde. Er sei dabei von der Annahme ausgegangen, daß die fremden Flotten, mit welchen die amerikanische in Vergleich zu stellen wäre, im allgemeinen auf dem Gipfelpunkte ihrer beabsichtigten Stärke angelangt wären, und es hätten auch viele geglaubt, daß die bevorstehende Haager Konferenz eine Beschränkung der Flottenrüstungen zeitigen werde. Abgesehen aber davon, daß er diese letztere Erwartung nicht teile, hätten sich nach seiner Ansicht die Verhältnisse, auf welche er nicht näher eingehen wolle, soweit geändert, daß er es für eine Pflicht patriotischer Voraussicht halte, eine mäßige Vergrößerung der Flottenstärke eintreten zu lassen. Als ersten Schritt dazu empfiehlt er, an Stelle des einen großen Linienschiffes, welches bereits bewilligt sei, zwei zu bauen, welche, wenn man einfach die vorhandenen Pläne kopiere, in der gleichen Zeit fertig gestellt werden könnten, wie jetzt das eine. Es werde dadurch eine wesentliche Stärkung der Kampfkraft der Flotte erreicht werden. Der General Board und der Board on Construction seien darin einig, zwei weitere große Linienschiffe zu fordern; er für seine Person würde sich mit einem begnügen, halte sich aber angesichts der einmütigen und dringenden Forderung dieser beiden Ausschüsse für verpflichtet, deren Rat der Beachtung zu empfehlen.

Als Neuforderungen überhaupt hatten aufgestellt:

a. der General Board:	Gesamtkosten: Dollars	b. der Board on Construction:	Gesamtkosten: Dollars
2 Linienschiffe	20 000 000	2 Linienschiffe	19 000 000
2 Scoutkreuzer	5 000 000	2 Scoutkreuzer	4 000 000
4 Zerstörer	3 400 000	4 Zerstörer	3 200 000
4 Motor-Torpedoboote	120 000		
1 Flußkanonenboot	600 000	1 Flußkanonenboot	600 000
2 kleine Kanonenboote	50 000		
2 flachgehende Kanonenboote	160 000	2 flachgehende Kanonenboote	200 000
2 Geschwader-Kohlendampfer	2 500 000	2 Geschwader-Kohlendampfer	4 000 000
1 Munitionsschiff von gleicher Geschwindigkeit und 5000 Tonnen Ladefähigkeit	1 250 000		
zusammen	33 080 000	zusammen	31 000 000

Der Board on Construction will außerdem einen der schon im Bau begriffenen Kohlendampfer für Munitionstransport eingerichtet haben.

Zu diesen Forderungen äußert sich der Marinesekretär wie folgt:

1. Der General Board wolle die neuen Scouts größer bauen als die 3 im Bau befindlichen, während der Board on Construction bei deren Größe verbleiben wolle. Er selbst sei der Ansicht, daß man zunächst die Erfahrungen mit den im Bau befindlichen Schiffen abwarten solle, und empfehle daher, überhaupt keinen Neubau von Scouts zu verfügen.

2. Der Bau der beantragten Torpedobootszerstörer und der Kanonenboote wird dringend befürwortet, ebenfalls der der Motortorpedoboote und der flachgehenden Kanonenboote mit Rücksicht auf ihre geringfügigen Kosten empfohlen.

3. Der Board on Construction empfiehlt eine höhere Bewilligung für die Kohlendampfer. Der Marinesekretär befürwortet das, um die Ladefähigkeit der Schiffe in zweckmäßiger Weise zu erhöhen, ebenso die Einrichtung eines im Bau befindlichen Kohlendampfers für Munitionsverschiffung, um Kriegserfordernissen Rechnung zu tragen.

In der Panzerfrage spricht sich der Marinesekretär dafür aus, daß dem Marinedepartement gestattet werde, sowohl das Panzermaterial selbst zu fabrizieren, wie es bei unverhältnismäßig hohen Inlandspreisen im Auslande zu kaufen. Wenn auch die ersterwähnte Maßnahme wegen der hohen Einrichtungskosten praktisch kaum eintreten werde, so würde ihre Möglichkeit im Verein mit der Erlaubnis zum freihändigen Ankaufe im Auslande sicher dazu beitragen, eine Ringbildung im Inlande zu verhindern und angemessene Preise zu erwirken. Es wird gleichzeitig empfohlen, diese Erlaubnis auch auf den Ankauf von Torpedos und Geschützmunition, überhaupt allen Kriegsbedarfes auszudehnen. Wenn die Firmen, welche sich mit der Herstellung von Kriegsbedarf befassen, unverhältnismäßige und unverständige Preise fordern, so verwirken sie damit das Recht auf Berücksichtigung durch die Regierung und verstoßen gegen ihre Pflichten als patriotische Bürger.

Die Bildung einer Marine-Reserve in Stärke von 20 000 Mann wird aus den schon oft erörterten Gründen warm empfohlen. Die dafür erwachsende jährliche Ausgabe von 5 Millionen Dollars sei gut angelegt und rechtfertige sich auch in wirtschaftlicher Hinsicht, weil man nicht genötigt sei, im Frieden so viele Schiffe in Dienst zu halten, wenn man mit Sicherheit über das nötige Personal für den Krieg verfügen könne. Die Reservisten, welche sich für 4 Jahre verpflichten, sollen eine monatliche Entschädigung von 15 bis 25 Dollars — entsprechend ihrer im aktiven Dienste bezogenen Löhnung — erhalten und diese Beträge monatlich an bestimmten Stellen abholen, um dort gleichzeitig ärztlich untersucht und kontrolliert zu werden. Reservisten, welche Verbrechen begangen, sich der Unmäßigkeit schuldig gemacht oder sich sonst besonders schlecht geführt haben, sollen aus der Liste gestrichen werden. Zweifellos würde es noch von besonderem Vorteil sein, wenn amerikanischen Handelsschiffen, welche sich für die Verwendung im Kriegsfalle eignen und unter ihrer Bemannung einen bestimmten Prozentsatz an Reservisten führen, Subsidien gewährt würden.

XII. Botschaft des Präsidenten.

Die Ansichten des Präsidenten Roosevelt über die Erfordernisse der Flotte sind bereits im Februarhefte Seite 235 kurz erwähnt worden. Während aber der Präsident in diesen Ausführungen, welche in seiner Botschaft an den Kongreß vom 3. Dezember v. Js. enthalten sind, noch auf dem Standpunkte verharrte, daß eine Vergrößerung der vorhandenen Flotte nicht nötig sei, wenn eine zeitgemäße Erneuerung des Materials erfolge, und es damals noch für ausreichend hielt, jährlich ein Linienschiff als Ersatz eines veraltenden zu bauen, hat er in einem Erlasse an den Vorsitzenden des Marineausschusses des Repräsentantenhauses vom 11. Januar d. Js. einer anderen Anschauung Ausdruck gegeben. Er fordert jetzt zunächst 2 große Linienschiffe mit einer Hauptarmierung von 10 bis 12 30,5 cm Geschützen, einschließlich des

bereits bewilligten Schiffes, stellt sich also auf den Standpunkt des Marinesekretärs. Er sagt dazu:

„Ich bin durchaus für die Entwicklung des Unterseebootes und für den Bau einer angemessenen Anzahl solcher Boote, ebenso für den Bau von Torpedobootszerstörern; auch müssen einige schnelle Scouts und natürlich Hilfsschiffe verschiedener Art vorhanden sein. Aber die Stärke der Flotte beruht in erster Linie auf den Linienschiffen, und diese Schiffe müssen unbedingt, sowohl vom Standpunkte der Leistungsfähigkeit wie von dem der Ökonomie aus betrachtet, die allerbesten ihrer Art sein. Nach meiner Ansicht gibt es für uns keine Entschuldigung, wenn wir ein Linienschiff bauen, welches denen einer anderen Flotte irgendwie nachsteht. Ich würde mich freuen, wenn es gelingen sollte, durch internationales Übereinkommen die Größe künftiger Linienschiffe zu beschränken. Ich habe aber gefunden, daß es ohne jeden Zweifel ausgeschlossen ist, in naher Zukunft zu einem solchen Übereinkommen zu gelangen. In den Flotten ersten Ranges sind solche großen Linienschiffe entweder schon vorhanden oder im Bau. Wir können es uns nicht leisten, hierin zurückzubleiben, und wir werden zurückbleiben, wenn wir nicht selbst erstklassige Schlachtschiffe bauen. Wenn wir nicht die Absicht haben, die Flotte auszubauen, dann sollten wir jede Anstrengung aufgeben, die Stellung, welche wir jetzt innehaben, zu behaupten, sei es im Stillen Ozean oder in den amerikanischen Gewässern überhaupt. Unsere Berechtigung zur Behauptung der Monroe-Doktrin und zum Bau des Panamakanals beruht in erster Linie auf dem Willen, eine Schlachtflotte ersten Ranges zu bauen und zu erhalten. Ich erinnere überdies daran, daß eine solche Flotte bei weitem die stärkste Gewähr für den Frieden ist, welche unser Volk besitzt und jemals besitzen kann."

Es folgt dann, an der Hand der Ausführungen von Sims, eine eingehende Darlegung der Vorzüge des großen, mit zahlreichen schweren Geschützen bewaffneten Linienschiffes, welche in der Behauptung gipfelt, daß eine Streitmacht von 10 kleineren Linienschiffen, welche jedes eine Breitseite von 2 schweren Geschützen, zusammen also 20 solcher Geschütze führen, unausweichlich von 2 großen Schiffen mit je 10 schweren Geschützen in der Breitseite vernichtet werden würde. Deshalb müsse die Flotte den vorhandenen kleineren Linienschiffen einige große von der geschilderten Art hinzufügen.

Schlußbetrachtungen. Man ersieht aus diesen Ausführungen, daß an allen in Betracht kommenden Stellen die Erkenntnis von der Notwendigkeit eines weiteren Ausbaues der Flotte besteht und daß der Wille zur Ausführung vorhanden ist, trotz aller Hinweise auf mögliche erleichternde Ergebnisse der Haager Konferenz. Aus den Jahresberichten geht ferner hervor, daß die innere Entwicklung der Flotte einen guten Fortgang genommen hat, trotz der großen Schwierigkeiten, welche dem entgegenstanden. Diese lagen und liegen in der Hauptsache einmal in den erheblichen Personalkalamitäten, mit welchen aber eine jede schnelle Entwicklung zu kämpfen hat, sodann aber auch, und mit nicht geringerem Schwergewicht, in Mängeln der Organisation der obersten Marinebehörde und des in der Union herrschenden parlamentarischen Verwaltungssystems überhaupt. Die Organisation läßt sich verbessern, und der vom Marinesekretär vorgeschlagene Weg ist dazu vielleicht geeignet. Jedenfalls wird es

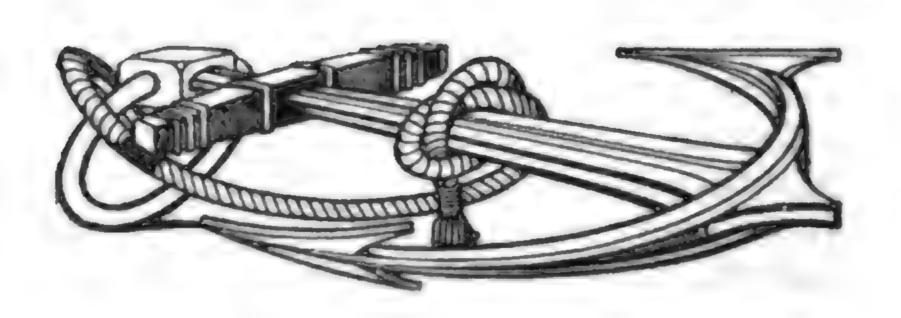
notwendig sein, bei der schon mehrfach erwähnten zur Regel gewordenen kurzen Amtsführung des Verwaltungschefs, der durchaus kein Seeoffizier, also kein Fachmann sein darf, eine größere Kontinuität der Politik der Marineverwaltung dadurch sicherzustellen, daß in ihr wenigstens eine maßgebende Persönlichkeit vorhanden ist, welche politische Wechselfälle zu überdauern vermag.

Ganz besonders erscheint aber eine straffere Organisation des Marinedepartements deshalb geboten, weil diese Behörde im Kongresse nicht nur der Taktik der beiden großen Parteien gegenübersteht, sondern in besonderem Maße noch mit persönlicher Zu- oder Abneigung einzelner hervorragender Parlamentarier, vornehmlich der Vorsitzenden der Marineausschüsse zu rechnen hat. Es ist ja hinreichend bekannt, von welchem Gewichte im Kongresse gerade persönliche Einflüsse sind und wie sich diese auch in der besonderen Berücksichtigung der Interessen einzelner Personen äußern. So ist derjenige, welcher die Sitzungsberichte liest, oft erstaunt, wie die Menge des vorliegenden Gesetzgebungsmaterials ständig noch durch Bills einzelner Abgeordneten erhöht wird, welche lediglich für Beförderung, Pensionserhöhung und sonstige Unterstützung einzelner Personen sorgen wollen, und der Marinesekretär hat in seinem Jahresberichte noch den besonderen Antrag gestellt, es möchte im Interesse der Disziplin von solchen Einzel-Bills abgesehen werden, welche die Beförderung, Wiedereinrangierung usw. einzelner Offiziere betreiben und dadurch im Offizierkorps nur Unzufriedenheit wachrufen. Auf der anderen Seite scheint es oft lediglich von dem persönlichen Belieben der Vorsitzenden der Marineausschüsse abzuhängen, ob wichtige Anträge der Verwaltung überhaupt zur Besprechung, geschweige denn zur Verabschiedung gelangen, und schließlich haben wir des öfteren gesehen, wie durch eine unzweckmäßige und schematische Verteilung der bewilligten Gelder auf einzelne bestimmte Jahresabschnitte die Fortführung von Bauten und die Aufrechterhaltung des Dienstes in Frage gestellt wird, dann aber auch an sich geringfügige, für die Durchführung des Dienstes aber sehr wesentliche Nachforderungen einfach unberücksichtigt bleiben, weil es den betreffenden maßgebenden Abgeordneten gerade so paßt. Solchen Verhältnissen gegenüber und in Anbetracht des Umstandes, daß gerade der leitende Minister zu häufig wechselt, um auf die entscheidenden Mitglieder des Parlaments hinreichenden persönlichen Einfluß ausüben zu können, wird es deshalb mit Recht als wünschenswert bezeichnet, daß das Marinedepartement durch Offiziere und Beamte vertreten ist, welche länger im Amte bleiben können und dadurch den Parlamentariern gegenüber sowohl wie innerhalb des Departements selbst die nötige Autorität besitzen.

Ein Rückblick auf das sonst in den Jahresberichten Gesagte führt zu folgenden Anschauungen. Das amerikanische Seeoffizierkorps hat immer auf der Höhe der Anforderungen gestanden, und es ist ihm auch anscheinend mit Erfolg gelungen, sich trotz der Personalschwierigkeiten in dieser Stellung zu behaupten. Auch in der Handhabung des Maschinendienstes ist, besonders wenn man die Fahrtleistungen schon längere Zeit in Dienst befindlicher Schiffe in Betracht zieht, ein Rückgang anscheinend nicht eingetreten. Das Niveau der Mannschaften hat sich zweifellos gegen früher beträchtlich gehoben. Über die taktische Ausbildung der Flotte läßt sich bei der Spärlichkeit der vorliegenden Nachrichten kaum ein Urteil abgeben. Wenn man aber auch annehmen darf, daß allein schon wegen der großen Rücksichtnahme auf die

Zufriedenheit der Mannschaften unausgesetzt anstrengende taktische Übungen in der Unionsflotte nicht üblich sind, so läßt sich doch aus dem Umstande, daß die Übungen im Verbande nach den Berichten in weit höherem Maße als früher gepflegt werden und daß trotzdem Unfälle dabei nur selten waren, schließen, daß man auch in dieser Beziehung befriedigende Fortschritte gemacht hat. Die Schießleistungen der Flotte haben sich ohne Zweifel von Jahr zu Jahr beträchtlich gesteigert, wenn auch ein Einblick in das Detaïl der Übungen nicht zu gewinnen war und man vielleicht über die Zweckmäßigkeit der Scheibenanlagen Zweifel hegen darf. Dahingegen dürfte die Ausbildung im Torpedowesen noch manches zu wünschen übrig lassen. Einerseits scheint man auf eine Massen-Torpedobootstaktik vor der Hand überhaupt verzichten zu wollen, anderseits lassen die Berichte auch erkennen, daß die Entwicklung des Torpedos selbst wie die Ausbildung des Personals in der Bedienung desselben noch nicht die in anderen Marinen erzielte relative Vollkommenheit erreicht hat. Nichtsdestoweniger gewinnt man aber die Überzeugung, daß die amerikanische Flotte sich durch unermüdliche Arbeit und zielbewußten Ausbau zu einem Kriegsinstrument bereits entwickelt hat, mit welchem auch der seemächtigste Gegner ernstlich zu rechnen haben würde.

Rosendahl.



Das Marinebudget der Vereinigten Staaten für 1907/08 und der Kongreß.

Da die letzte Kongreßtagung nach dem Gesetz schon am 4. März d. Js. geschlossen werden mußte, so haben die Verhandlungen über den Marineetat in diesem Jahre keinen großen Umfang annehmen können, umsoweniger, als andere Gegenstände, besonders der Heeresetat, viel Zeit in Anspruch genommen haben, letzterer vornehmlich deswegen, weil die wichtigen Fragen der Artillerieorganisation und der Küstenbefestigungen zur Verhandlung standen. Man scheint sich auch schon um deswillen in der Besprechung der Flottenangelegenheiten Beschränkung auferlegt zu haben, um der Frage der Reorganisation des Seeoffizierkorps aus dem Wege gehen zu können, gegen deren Erledigung sich unter der Hand mächtige Einflüsse geltend gemacht haben. Die Abneigung gegen diese sachlich durchaus begründete Reorganisation ist für Außenstehende schwer verständlich, und ihre Gründe lassen sich auch aus den Erörterungen in der Presse nicht klar erkennen; man wird aber in der Annahme kaum fehlgehen, daß sie vorwiegend in einer Gegnerschaft gegen das wachsende Gewicht, welches der Präsident auf die Ausgestaltung der militärischen Macht der Union legt, und also gewissermaßen in der Furcht vor dem Militarismus oder Marinismus zu suchen sind. Diese Abneigung hat sich bekanntlich im Senat zu dem Beschluß verdichtet, durch eine Untersuchungskommission gegen die Offiziere vorzugehen, welche im Offizierkorps eine Agitation für die Personalbill und deren Befürwortung bei den einzelnen Kongreßmitgliedern eingeleitet haben sollen, ein Vorgang, welcher um so ungewöhnlicher ist, als sonst in der Union persönlichen und korporativen Bestrebungen unter persönlicher Einwirkung auf die Repräsentanten der Nation weitester Spielraum gelassen wird. Das Odium für die Auslassung der Personalbill trägt in erster Linie der Vorsitzende des Marineausschusses des Repräsentantenhauses, Mr. Foß, welchem der „New York-Herald" folgende hübsche Worte ins Stammbuch schreibt: „Die einzigen großen öffentlichen Maßnahmen, über welche der träge Marineausschuß berichtet hat, dessen Vorsitzender der gähnende und schläfrige Foß ist, bilden die beiden üblichen jährlichen Marineetatsbills. Die Trägheit des Herrn Foß ist in erster Linie für diese Untätigkeit verantwortlich, aber weder sein Ausschuß noch der gewaltige Sprecher können ihren Anteil an der mangelhaften Arbeit und der kostspieligen Verschleppung ablehnen. Das Land wünscht die Verabschiedung der Personalbill, und wenn die schlafende Schönheit des Hauses nicht aus dem Traumlande zurückzuholen ist, so will das Volk wenigstens wissen, warum." Wer aber weiß, welch rege Tätigkeit Mr. Foß sonst bei Behandlung der Flottenfragen entwickelt hat, wird sich darüber nicht im unklaren befinden, daß die Gründe für die Verschleppung anderswo zu suchen sind. Immerhin hat man sich aber zur Beruhigung der Anhänger der Reorganisation doch entschlossen, den Ausschuß schon zu Beginn des Dezembermonats wieder zusammentreten zu lassen, um die Erledigung in der nächsten Kongreßtagung zu ermöglichen.

Da auch die Frage der neuen Gehaltsregelung zurückgestellt wurde, so hat im letzten Kongreß nur noch eine wichtige Angelegenheit des Marineetats zu interessanteren

Erörterungen geführt, nämlich die des Baues eines zweiten großen Linienschiffes. Nachdem der Präsident sich für diesen Bau, wie an anderer Stelle dieser Zeitschrift schon ausführlicher erwähnt wurde, persönlich eingesetzt hat, ist es gelungen, diese Forderung ohne weiteren Vorbehalt durchzubringen. Bekanntlich hatte der vorjährige Kongreß an die Bewilligung des ersten großen Linienschiffes die Bedingung geknüpft, daß Ausgaben für den Bau erst geleistet werden dürften, nachdem die Baupläne dem Kongreß vorgelegen hätten. Praktisch bedeutete dieser Beschluß nichts anderes als eine Verschiebung des Baubeginns um ein volles Jahr, wie das auch in der Debatte jetzt der Abgeordnete Grosvenor offen behauptete. Sehr drastisch bewies er die Unzweckmäßigkeit eines solchen Beschlusses, indem er ausführte: „Ich behaupte, daß kein intelligenter Leser der Verhandlungen der letzten Kongreßtagung angenommen hat, die Pläne eines Linienschiffes könnten sachlich von dem Kongreß der Vereinigten Staaten geprüft, genehmigt oder verworfen werden. Wenn ich diese Pläne 10 Jahre lang prüfen würde, so würde ich nicht mehr davon verstehen als jetzt. Ich habe keine Gelegenheit gehabt, sie zu prüfen, und meine Erfahrung geht nicht über die Konstruktion der billigsten Art von Flachbooten für den Ohio hinaus; deshalb muß das Land sich in der Frage der Zweckmäßigkeit dieses Linienschiffes ohne mein Urteil entscheiden." Wenn der Abgeordnete auch nur für seine Person gesprochen hat, so hat er doch wohl auch der Urteilsfähigkeit der Mehrzahl seiner Kollegen das richtige Zeugnis ausgestellt, und der Kongreß hat denn auch dem entsprochen, indem er die Pläne dem Marinedepartement einfach wieder ausgefolgt und für das neue Schiff von einem ähnlichen Vorbehalt abgesehen hat, während doch jetzt gegenüber der unmittelbar bevorstehenden Tagung des Haager Kongresses und den Bestrebungen der Friedensfreunde im Unionskongreß eine Verschleppungspolitik eher zu erwarten gewesen wäre. Von solchen Ausblicken ist dieses Mal aber gar nicht die Rede gewesen.

Im übrigen haben sich die Debatten wesentlich um für uns minder interessante Gegenstände gedreht, wie Erhöhung von Rang und Pension von Veteranen des Bürgerkrieges, Lieferungsbedingungen u. dgl. Interessant ist davon nur, daß Vorschläge, welche die Heranziehung ausländischer Reedereien für Kohlentransporte usw. bei unverhältnismäßig hohen Forderungen der heimischen Firmen gestatten wollten, ebenso abgelehnt worden sind, wie solche, welche aus gleichen Gründen den auswärtigen Markt für Waffenlieferungen usw. zulassen wollten. Wenn auch in der Hauptsache das Interesse und der Einfluß der einheimischen Unternehmer bei diesen ablehnenden Beschlüssen maßgebend gewesen sind, so muß man doch immerhin das nationale Empfinden anerkennen, welches auch unter großen Opfern sich auf die eigene Produktion und Leistung beschränken will.

Der Etat setzt sich wieder zusammen aus den Ausgaben für das Marinedepartement und denjenigen für „Betrieb der Flotte" (Naval Establishment). Für das Marinedepartement waren gefordert 791 450 Dollars, mehr gegen das Vorjahr 22 520 Dollars. Die Mehrforderung betrifft, mit Ausnahme von 3000 Dollars für ein Haus zur Aufstellung eines Azimutinstruments des Marineobservatoriums, lediglich die Vermehrung von Bureaupersonal und scheint anstandslos bewilligt worden zu sein. Der übrige Etat beläuft sich auf 98 958 007 Dollars, weniger gegen das laufende Jahr 3 113 663 Dollars. Der Gesamtetat beträgt demnach 99,7 Millionen Dollars.

Von den vorstehend genannten 98,9 Millionen hatte das Repräsentantenhaus nur 96,2 Millionen bewilligt, während der Senat den Etat auf 100,7 Millionen erhöhen wollte, im wesentlichen dadurch, daß er die Ausgaben für die Vergrößerung der Flotte um 3 Millionen steigern wollte. Die Marineverwaltung hatte dagegen 115,4 Millionen gefordert, so daß sie sich einen Abstrich von 16,5 Millionen Dollars hat gefallen lassen müssen. Die Hauptleidtragenden sind hierbei die Bureaus of Ordnance und of Yards and Docks, denen zusammen allein 13,6 Millionen gestrichen worden sind. Außerdem sind vom Löhnungsetat 2,6 Millionen abgesetzt worden. Dahingegen sind die Ausgaben für Vergrößerung der Flotte gegen die Etatsforderung um 1,5 Millionen erhöht worden, davon 1 Million für Panzer und Armierung und 500 000 Dollars für Unterseeboote. Von der beantragten Etatsvermehrung des Matrosen- und Heizerpersonals um 3000 Mann ist nur die Hälfte bewilligt worden angesichts der Unwahrscheinlichkeit, den Etat durch Anwerbung aufzufüllen, weil an der Etatsstärke des laufenden Jahres ohnehin 4500 Mann fehlen.

Bei dieser Gelegenheit führte der Chef des Bureau of Navigation aus, daß der gegenwärtige Stand der Flotte eine Kopfstärke von 41 811 Mann erfordert, davon 37 283 Mann für die in Dienst befindlichen Schiffe, 3309 Mann für die erste Reserve und 1219 Mann in Landkommandos. Nach Fertigstellung der in Bau befindlichen Schiffe würden der Flotte im Jahre 1910 gegen die jetzige Etatsstärke von 37 000 Mann 24 474 Mann fehlen.

Für die Marineinfanterie, deren gegenwärtige Stärke 287 Offiziere und 8771 Mann beträgt, war eine Etatsvermehrung um 35 Offiziere und 800 Mann beantragt. Es geht aus den Verhandlungsberichten nicht hervor, ob diese Vermehrung bewilligt worden ist; aus dem Umstande aber, daß von der Forderung für diese Truppe im Betrage von 6,6 Millionen Dollars 1,4 Millionen gestrichen worden und daß die bewilligten Sätze fast genau die gleichen sind wie im laufenden Jahre, läßt sich folgern, daß die Forderung abgelehnt oder daß vielmehr nach dem üblichen Verfahren nicht weiter darauf eingegangen ist. Es sei an dieser Stelle überhaupt bemerkt, daß die ganze Etatsbehandlung für unsere Anschauungen wenig durchsichtig ist. Während bei uns der Etatsberatung im Plenum die Sätze der Regierungsforderung zugrunde gelegt werden und dazu die Kommission ihre Abänderungsvorschläge macht, wird im Kongreß im allgemeinen lediglich der Kommissionsvorschlag vorgelegt, und die Regierungsforderungen kommen nur zur Sprache, wenn der Vorsitzende es entweder für zweckmäßig hält oder Abgeordnete in Form von Amendements darauf zurückkommen. Praktisch wird daher im allgemeinen über die Etatsfeststellung schon in den Kommissionen entschieden, nicht nur der Entscheidung des Plenums vorgearbeitet. Dadurch wächst natürlich für die Kommissionen die Verantwortung, und es ist deshalb verständlich, wenn der Vorsitzende, Mr. Foß, sich in der Debatte darüber äußerte, daß „dieser fortwährende Wechsel des Verwaltungschefs der Flotte für die Kommission zu gewissen Schwierigkeiten geführt hat, weil jeder neue Chef eine neue Politik mitbringt“.

Stärkerem Widerstande begegnete im Kongreß die Regierungsforderung auf Abänderung der im vorigen Jahre beschlossenen Gesetzesbestimmung, nach welcher die angeworbenen Rekruten vor der Einstellung ein Geburtszeugnis beibringen müssen. Der Grund hierfür liegt darin, daß ohne ein solches Zeugnis die eingestellten Mann-

schaften vielfach, wenn ihnen der Dienst in der Flotte nicht gefällt, angeben, sie hätten bei der Einstellung nicht das gesetzmäßige Alter gehabt, und sich, um nur loszukommen, lieber wegen fraudulent enlistment bestrafen lassen. Es gelang dem Regierungsvertreter jedoch schließlich nachzuweisen, daß bei Aufrechterhaltung der scharfen Bestimmung die Rekrutierung der Marine ernstlich gefährdet wird, weil es bei der Verschiedenartigkeit der Gesetzgebung in den einzelnen Staaten den Leuten oft unmöglich ist, ein Geburtszeugnis beizubringen; so waren allein bei dem Rekrutierungskommando in Boston von 1752 Mann, welche sich zum Eintritt meldeten, 966 nicht im Besitze eines solchen Ausweises. Es ist daher nunmehr die Bestimmung dahin geändert worden, daß der Rekrut entweder ein Geburtszeugnis oder einen anderen, nicht von ihm selbst verfaßten schriftlichen Nachweis beibringen muß, welcher dem Rekrutierungsoffizier hinreichende Sicherheit dafür bietet, daß der Mann das gesetzmäßige Einstellungsalter besitzt.

Dissens entstand zwischen den Marineausschüssen beider Häuser über die zu bewilligende Summe für Reservemunition, für welche das Repräsentantenhaus nur 2 Millionen bewilligen wollte, während der Senat die geforderten 4 Millionen hergab. Schließlich wurde jedoch die Regierungsforderung genehmigt.

Beinahe wäre es aber wegen einer Kleinigkeit zwischen beiden Häusern zu einer Uneinigkeit gekommen, welche das Zustandekommen des ganzen Etats in Frage stellte. Die Regierung hatte 50 000 Dollars für die Schulstation in Port Royal gefordert, welche der Senatsausschuß bewilligen wollte, das Repräsentantenhaus aber hartnäckig ablehnte, weil Port Royal nur 50 Meilen von der neuerdings erweiterten Werft Charleston entfernt liegt und das Haus deshalb die besondere Station für überflüssig hielt. Nur dadurch, daß der Senat endlich diese Forderung fallen ließ, gelang es, den Etat noch in letzter Stunde unter Dach zu bringen.

An Neubauten sind hierdurch bewilligt worden:

1. Das zweite große Linienschiff, dessen Kosten ausschließlich Panzerung und Armierung auf 6 Millionen Dollars bemessen wurden;

2. zwei Torpedobootszerstörer zum Preise von je 850 000 Dollars ausschließlich Armierung, wobei gleichzeitig die Baukosten der im Vorjahre bewilligten drei Torpedobootszerstörer von 750 000 auf 800 000 Dollars erhöht wurden;

3. 500 000 Dollars für weitere Versuche mit Unterseebooten.

Diese Entscheidung enthält also eine sehr erhebliche Beschränkung der von den zuständigen Stellen beantragten Ausgaben. Im ganzen bewilligte der Etat für die Vergrößerung der Flotte die Summe von 23,7 Millionen Dollars, rund 10 Millionen weniger als im laufenden Jahre.

Von sonstigen größeren Posten sind zu erwähnen:

a) 4 Millionen Dollars für Reservemunition (zum erstenmal);

b) 500 000 Dollars für Reservetorpedos und Zubehör (ebenfalls neu);

c) 4 Millionen Dollars für Geschütze und Munition, außer 750 000 Dollars für Munition neuer Schiffe. Hierbei wurde von dem Vertreter des Marinedepartements ausgeführt, daß die Kosten der Schießübungen sich infolge Vergrößerung der Flotte im neuen Jahre um etwa 450 000 Dollars erhöhen und rund 1,5 Millionen Dollars betragen würden.

Eine vergleichende Übersicht über die Etatsbewilligung für das Naval Establishment gibt die nachstehende Tabelle:

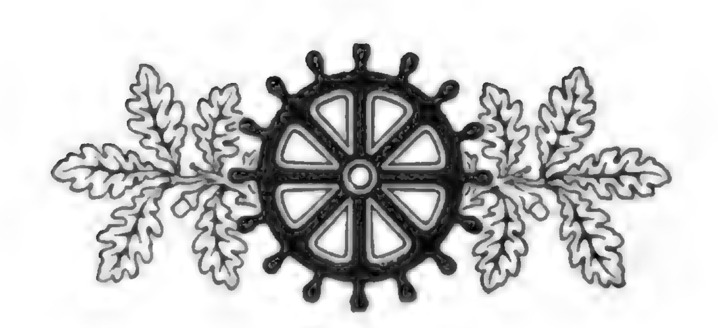
Zweck	Etat 1906/07	1907/08 beantragt	1907/08 bewilligt
	Dollars	Dollars	Dollars
Gehälter und Löhnung	20 269 687,00	23 643 117,00	21 000 000,00
Remunerationen usw.	657 000,00	700 000,00	675 000,00
Allgemeine Unkosten	65 000,00	65 000,00	65 000,00
Bureau of Navigation	1 895 395,00	2 290 304,50	1 996 663,00
Desgl. Bauten: Schulstation Californien	69 750,00	51 000,00	39 000,00
" " Rhode Island	68 650,00	168 052,00	58 912,00
" " Große Seen	750 000,00	962 500,00	700 000,00
Marine-Kriegschule	1 200,00	—	—
Marine-Akademie	389 060,58	432 188,36	440 728,36
Desgl. Bauten	750 000,00	380 000,00	380 000,00
Bureau of Ordnance	7 658 006,75	15 195 738,75	11 715 406,75
Desgl. Bauten	283 500,00	950 430,00	369 780,00
Bureau of Equipment	6 939 028,00	7 782 478,00	7 528 028,00
Desgl. Bauten	10 000,00	10 000,00	10 000,00
Bureau of Yards and Docks	1 023 303,93	1 197 158,25	1 129 424,34
Desgl. Bauten	2 952 450,00	10 572 159,00	3 124 940,00
Bureau of Construction and Repair	7 782 824,25	8 112 824,25	8 102 824,25
" " Steam Engineering	5 773 420,00	5 871 320,00	5 729 420,00
" " Medicine and Surgery	405 000,00	430 900,00	405 900,00
Desgl. Bauten	157 000,00	430 000,00	185 000,00
Bureau of Supplies and Accounts	5 883 932,28	7 304 288,90	6 310 978,34
Marinestation Guam, Bauten	—	20 000,00	16 000,00
Marineinfanterie:			
Gehälter und Löhnungen	2 779 276,48	3 268 986,46	2 843 998,46
Ausrüstung, Unterbringung und Verpflegung	2 032 407,00	3 379 089,00	2 070 089,00
Bauten	—	—	347 000,00
Vergrößerung der Flotte:			
Schiff- und Maschinenbau	17 830 829,00	12 713 915,00	12 713 915,00
Panzer und Armierung	15 145 000,00	9 000 000,00	10 000 000,00
Ausrüstung	—	500 000,00	500 000,00
Unterseeboote	500 000,00	—	500 000,00
Gesamtsumme	102 071 670,27	115 431 440,47	98 958 007,50

Am größten waren, wie bereits erwähnt, die Abstriche bei dem Werftdepartement; außer daß die Kosten für den Ausbau der Werften erheblich beschnitten wurden, ge-

lang es der Verwaltung auch nicht, einen weiteren Dockbau durchzusetzen, obwohl erhebliche Anstrengungen gemacht wurden, wenigstens 1 100 000 Dollars für ein neues Trockendock in Pensacola zu erhalten. Ebenso wurden die Kosten für Errichtung eines Korps von 30 Marinezahnärzten und für eine Reorganisation des Lazarettpersonals gestrichen.

Von gewissem Interesse ist endlich die Bewilligung von 75 000 eisernen Rationen (emergency rations) für die Rettungsrolle. Der Generalzahlmeister führte dabei aus, daß in der Flotte allmonatlich die Rettungsrolle (abandon ship) geübt wird und daß dabei — im Gegensatz zur englischen Marine, wo nur markierter Proviant (dummies) in die Boote gegeben wird — die Boote mit wirklichem Proviant — Fleisch und Brot — ausgerüstet werden. Dieser besonders verpackte Proviant wird durch die Übungen schnell unbrauchbar, und es werden daher eiserne Rationen, wie sie in der Armee üblich sind, für diese Zwecke beantragt.

Rosendahl.



Meinungsaustausch.

Zu dem Aufsatz: „Moderne Seemannschaft und Technik“.

I.

Hat auch der Ersatz unserer Schulschiffe seine grundsätzliche Erledigung gefunden, so lenkt doch die getroffene Entscheidung die Aufmerksamkeit auf eine Reihe neuer Ausbildungsfragen, die teils aus dem Wechsel unmittelbar sich ergeben, teils nur in loserem Zusammenhang damit stehen. Der Aufsatz „Moderne Seemannschaft und Technik“ gibt willkommene Veranlassung, die wichtigsten unter ihnen noch einmal im Zusammenhang kurz zu besprechen.

I. Die Bedeutung des modernen Schulschiffes.

Es ist fraglos mit Freude zu begrüßen, daß mit der Einstellung moderner Schulschiffe die Möglichkeit gegeben ist, der Technik in der Ausbildung des seemännischen Nachwuchses die Rolle zuzuweisen, die ihr gebührt. Betrachtet man aber die Veränderung zu sehr vom Standpunkt der Technik, so läuft man Gefahr, hierin zu weit zu gehen. Den Fortschritt erblicke ich vielmehr darin, daß die Ausbildung von vornherein auf dem modernen Kriegschiffsdienst aufgebaut werden kann, so daß, wenn Not am Mann ist, nach 1 Jahr die Schüler, Seekadetten und Schiffsjungen, für die Besetzung moderner Schiffe in weit höherem Maße befähigt sind als jetzt. Steckt man dem Schulschiffsjahr zunächst dies nähere Ziel, so wird die Technik, der sonst Tür und Tor geöffnet sind, auf das ihr zukommende Maß beschränkt. Das Interesse der Gesamtausbildung, als weiteren Zieles, braucht darunter nicht zu leiden. Was überhaupt zu erreichen ist, werden erst die nächsten Jahre erkennen lassen. Den Schiffskommandos muß dazu nur etwas freie Hand gelassen werden.

II. Sein Einfluß auf die Ausbildung im allgemeinen.

Ist mit dem neuen Schulschiff die ganze Ausbildung auf eine andere Grundlage gestellt, so folgt ohne weiteres, daß alle späteren Ausbildungsabschnitte davon berührt werden müssen. Dies gilt besonders für den Offiziersersatz, von dem im Folgenden in der Hauptsache die Rede sein soll. Schon die Spezialkurse in Artillerie und Torpedolehre können mit ganz anderen praktischen Vorkenntnissen rechnen als heute. Dieser Vorteil des neuen Schulschiffes würde noch besser ausgenutzt werden, wenn man die Spezialkurse dem Schulschiffjahr unmittelbar folgen ließe. Die Fähnriche wären dann nach nunmehr 1½ Jahren allerdings vorwiegend praktischer Tätigkeit durchaus reif, ihren Dienst auf den Panzerschiffen anzutreten. Damit würde der Sache gedient, aber auch den Fähnrichen selbst. Nicht nur würden sie sich früher als jetzt als nützliche und notwendige Mitglieder einer Kriegschiffsbesatzung fühlen, früher als jetzt einen verantwortlichen Posten auszufüllen haben, sondern sie würden auch früher lernen, als Vorgesetzte aufzutreten und Leute zu behandeln. Allerdings dürfen sie nicht den Säbel mitbringen, das entspräche weder ihrem jüngeren Dienstalter noch dem Stande

ihrer Ausbildung, denn — wie heute — sind sie ja im Dienst mit der Mannschaft unerfahren, wenn sie an Bord kommen. Das ist aber das Wichtigste, was sie in diesem Jahre zu lernen haben, — jeder Unteroffizier ist ihnen zunächst darin überlegen. Richtige Anleitung, Diensteifer und gute Leistungen müssen ihnen über Schwierigkeiten hinweghelfen, die das Fehlen des Säbels vielleicht mit sich bringt.

Die Marineschule würde sich nun den $2\frac{1}{2}$ Jahren praktischer Ausbildung anschließen und damit zu ihrer alten Stellung zurückkehren. Die Bedeutung dieser Verschiebung für die ganze Ausbildung erkennen wir, wenn wir Vor- und Nachteile beider Arten der Reihenfolge einander gegenüberstellen.

Der Platz, den die Marineschule heute im Ausbildungsgang einnimmt, ist, wie wir wissen, eine notwendige Folge der Verlegung des zweiten praktischen Jahres von den Schulschiffen auf die Schiffe der Front. Weil dazu auch die großen Auslandschiffe mit herangezogen werden mußten, kam dies Jahr naturgemäß ans Ende und die Marineschule an die zweite Stelle. Nicht unbedeutende Nachteile mußten damit in Kauf genommen werden. Die Fähnriche haben im zweiten Jahr ihrer Ausbildung weder die praktischen Vorkenntnisse noch die Diensterfahrung, um aus der Marineschulzeit, die ihre wichtigste wissenschaftliche Tätigkeit bedeutet, den richtigen Nutzen zu ziehen. Es fehlen ihnen, wie jeder Lehrer bestätigen kann, Anschauungen so einfacher Art, daß beiden, Lehrern wie Schülern, die Arbeit ungeheuer erschwert wird. Damit sinkt das Maß des Erreichbaren. Die Marineschule vollendet nicht mehr, was die Praxis geschaffen hat, sie lehrt, wie es in der Praxis aussehen wird. Das ist unökonomisch, und das neue Schulschiff wird daran nur wenig ändern, weil die darauf zugebrachte Zeit zu kurz ist. Wie ganz anders würde die Marineschule wirken, könnte sie aufbauen auf der durch $2\frac{1}{2}$jährige Erfahrung gewonnenen Kenntnis des modernen Kriegschiffsdienstes! Spielend würde sie die Praxis ergänzen und die ganze Ausbildung zu einem harmonischen Abschluß bringen. Darüber hinaus aber könnte sie nun manches, was heute unter dem Druck der Verhältnisse entschieden zu kurz kommt, in ihren Lehrplan aufnehmen, z. B. Seekriegsgeschichte, etwas mehr Bürgerkunde, Nationalökonomie, allgemeine Geographie oder anderes, was geeignet ist, Anregung zu geben.

Das Marineschuljahr ist ferner die gegebene Zeit in der Flut der Eindrücke, die die praktischen Jahre bieten, eine Pause eintreten, den Fähnrich sich sammeln und das bis dahin Gelernte, Gesehene und Gehörte in ruhiger Arbeit verdauen zu lassen. Dazu gehört aber auch ein älterer Fähnrich, der in seinem Charakter gestärkt und über seine besonderen Fähigkeiten sich so weit klar geworden ist, daß er auch in dieser Hinsicht, gerade so wie sportlich und gesellschaftlich, die Zeit nutzbringend für seine Weiterbildung verwenden kann.

Spricht das bisher Gesagte durchaus für die Verlegung der Marineschule ans Ende, so läßt sich natürlich auch mancherlei für die heutige Folge anführen. Da ist zunächst die Vorbereitung, die die Spezialkurse durch die Marineschule finden. Diese läßt sich aber wohl auch durch schärfere Eintrittsbedingungen bewirken, besser vielleicht noch durch Schaffung einer der Marineschule anzugliedernden Vorklasse für Nichtabiturienten. Die Lehrfächer, die den Grundstock unserer Berufskenntnisse bilden, Mathematik, Naturlehre, lebende Sprachen, Geographie und Geschichte, werden in den

Schulen, von denen dieser Teil des Ersatzes kommt, entweder nicht mit dem Nachdruck oder doch nicht in der Form behandelt, die für uns gerade wünschenswert ist. Die Zusammenfassung dieser Anwärter während des letzten Jahres vor ihrem Eintritt in einen Lehrgang, der diese Fächer ohne Schaden für die, die nachher abschwenken, auf unsern Beruf zuschneidet, würde die Vorbildung nach den Bedürfnissen unseres Dienstes sicherstellen und alle Ausbildungsabschnitte entlasten.

Ferner wird hier und da an der heutigen Reihenfolge der Umstand geschätzt, daß die jung beförderten Leutnants zur See noch 1 Jahr auf ihren Schiffen bleiben können. Ich glaube aber, daß dieser Vorteil nur scheinbar zunächst verloren gehen würde. Schickt man nach der Beförderung die jungen Offiziere im allgemeinen wieder auf dieselben Schiffe, so werden sie sich schnell in den bekannten Verhältnissen zurechtfinden. Ihre Stellung wird nunmehr dadurch erleichtert, daß sie nicht vor aller Augen den Übergang vom lernenden Säbelfähnrich zum Offizier machen. Und da doch ein Teil ins Ausland, auf die kleineren Schiffe und Torpedoboote geht, so werden sie nunmehr 2 Jahre an Bord bleiben können, wodurch eine gewisse Überlieferung gesichert ist.

Auch die Beurteilung der Fähnriche zur See bei ber Beförderung zum Offizier würde erleichtert, da sie in einer Hand liegt.

Für die Schiffsjungen, deren Ausbildung nach Verlassen des Schulschiffes bald abschließt, ist eine einjährige Vorbereitungszeit in der Schiffsjungendivision, wie Wdr. sie vorschlägt, dringend nötig, sollen sie von dem Schulschiffjahr den rechten Nutzen haben. Die Jungen müssen im ersten Jahr eine Elementarausbildung erhalten, vor allem aber erzogen werden, im zweiten Jahr auf dem Schulschiff zu tüchtigen Kriegschiffmatrosen herangebildet werden, ohne daß der Technik ein zu breiter Raum gewährt wird. Dann wird es möglich sein, im darauffolgenden Sommer nicht nur die infanteristische Ausbildung zu vollenden, sondern die Jungen auch schon auf ihre Laufbahnen vorzubereiten (Signalkursus, Schulbootkursus, Ausbildung zum Bootsteurer u. a.), so daß sie nach $2^1/_2$ Jahren besser vorgebildet in die Front treten, als es mit nur $1^1/_2$jähriger Lehrzeit zu erreichen ist. Weiter auf die Schiffsjungenausbildung einzugehen, verbietet leider der Raum.

III. Die Technik.

1. Bedeutung für den Seeoffizier.

Die Technik, die sich im modernen Kriegschiff vereinigt, ist so vielseitig und umfangreich, daß man notwendigerweise zu einer Gliederung schreiten muß, will man eine Anschauung darüber gewinnen, welche Rolle sie in unserem Berufsleben spielt. Folgen wir dem Entwicklungsgange, so sehen wir, daß die Technik am längsten aus der Waffe uns bekannt ist. Darin nimmt sie heute eine so beherrschende Stellung ein, daß eine gediegene Kenntnis der Waffentechnik unbedingtes Erfordernis für uns ist. Mit der Vervollkommnung des Schiffes selbst und seiner inneren Einrichtungen stiegen auch die Anforderungen, die an den Seeoffizier in dieser Richtung gestellt wurden, so daß die zuverlässige Kenntnis des modernen Schiffes, oder die seemännische Technik heute bedingungsloser Gegenstand der Ausbildung sein muß. Der neue Motor nimmt aber eine Ausnahmestellung ein. Müssen wir es auf beiden anderen

Gebieten unserer jeweiligen Dienststellung entsprechend zur Meisterschaft bringen, so genügt bezüglich des Motors die Kenntnis seiner Eigenart und der Schwierigkeiten, unter denen er arbeitet. Die Motortechnik ist daher wohl Ausbildungsgegenstand, doch mit beschränktem Ziel. Auf dem neuen Schulschiff sind nun alle drei Gruppen in vollstem Maße vertreten. Soll ihnen aber der Raum in der Ausbildung des seemännischen Nachwuchses gewährt werden, den Wdr. und auch früher lautgewordene Stimmen fordern? Ich halte die eingangs dem Schuljahr gestellte Aufgabe für wichtiger. Ich werde das im einzelnen erläutern:

2. Die Waffentechnik.

Ziel der Gesamtausbildung ist die gründliche technische Durchbildung, die auch bei Versagern sich zu helfen weiß und technischen Neuerungen schnell sich anpassen kann. Darin kann nur im Schulschiffjahr der Grund gelegt werden.

a) Schon für die Artillerie muß das betont werden, bei der die Versuchung, alles und jedes zur Ausbildung heranzuziehen, vielleicht am größten ist. Wo die Grenze zu ziehen ist, kann erst die Erfahrung lehren. Doch glaube ich, daß man sich im ersten Jahre auf zwei Kaliber wird beschränken müssen, will man etwas Gründliches erreichen. Das schadet auch nicht, denn die Ergänzung bringt der Spezialkursus, der die praktische Bedienung aller Teile der Artillerie, besonders natürlich die Schießausbildung, d. h. die Ausbildung zum Geschützführer, in den Vordergrund stellen muß. Auf dem Linienschiff folgt die Nutzanwendung und Festigung des Gelernten im Dienst der Front. Theoretische Kapitel wie innere Ballistik und die Kenntnis der Artillerie fremder Staaten bleiben der Marineschule vorbehalten.

b) Torpedowaffe. Die Hauptausbildung fällt auch hier dem Spezialkursus zu. Da aber das Schulschiff eine Torpedoarmierung hat, sollte sie ausgenutzt werden, den Seekadetten wenigstens die Elementarbegriffe der Waffe mitzugeben.

c) Das Minenwesen muß wohl späterer Ausbildung vorbehalten bleiben. Immerhin kann auch hier die Mitgabe einiger Minengefäße nichts schaden, um den Seekadetten wenigstens eine Anschauung auch über diese Waffe des Seekrieges zu verschaffen.

d) Das Sprenggerät für die Seekadetten schon im ersten Jahr zum Gegenstand der Ausbildung zu machen halte ich dagegen aus naheliegenden Gründen für sehr wünschenswert.

3. Die seemännische Technik.

Da ich auf die „neue Seemannschaft“ selbst an anderer Stelle eingehe, will ich hier nur einen Überblick geben über die technischen Einrichtungen, die ihr dienen: Hierzu gehören:

a) Die Schiffseinteilung mit Lenz-, Flut- und Feuerlöscheinrichtungen,
b) die gesamte Rudereinrichtung,
c) die Bootsheißvorrichtungen und solche zum Kohlenübernehmen,
d) die Ankereinrichtung und Verholspille,
e) alle Kommandoelemente,
f) alle technischen Signalmittel, einschl. der Funkentelegraphie und der Scheinwerfer,
g) die Innenbeleuchtung und schließlich
h) die Kompasse und die nautischen Instrumente aller Art.

Die Gebiete erscheinen auf den ersten Blick recht umfangreich, doch ist zu bedenken, daß sie die Schüler von allen Seiten umgeben, so daß ihre Aneignung sich teilweise im täglichen Leben fast von selbst vollzieht. Ich halte es für durchaus wünschenswert, auf allen Gebieten der seemännischen Technik im ersten Jahre einen Grund zu legen. Dies gilt auch besonders von der Elektrotechnik, die in unserem Berufsleben eine so bedeutende Rolle spielt. Dem Panzerschiffjahr darf an rein technischer Ausbildung nur wenig überlassen bleiben, soll es seinen Charakter wahren als Ausbildungsjahr im Dienst mit der Mannschaft.

4. Die Motortechnik.

Mehr noch als in der Waffentechnik und seemännischen Technik müssen wir in der Motortechnik gewissenhaft prüfen, wie weit wir gehen dürfen. Die Leistungsfähigkeit des modernen Schiffes wechselt in letzter Linie mit dem jeweiligen Zustand seiner Kessel. Bis in die höchsten Dienststellungen hat der Seeoffizier daher mit ihnen zu rechnen. Er muß wissen, wann sie schonender Rücksicht bedürfen und wann er das Höchste von ihnen verlangen kann. Das rechtfertigt wohl eine gründliche Heizraumausbildung, bei der der Seekadett den Kessel in allen Stadien des Betriebes, vom Reinigen zum Feueranmachen und Forcieren, kennen lernt. Das wird in 24 Wachen, die sich womöglich über das ganze Jahr verteilen, kaum zu machen sein. Wie die Seekadetten früher einen Mast bedienten, müssen sie nun wohl Heizräume bedienen. Nur länger anhaltende Tätigkeit an derselben Stelle erfüllt den Zweck, der sich mit dieser Ausbildung verbindet.

Mit der Maschine selbst aber steht es anders. Die Seekadetten schon im ersten Jahr mit der Schiffsmaschine manövrieren zu lassen geht weit über die Grenzen des Notwendigen und Erreichbaren und würde etwa dasselbe bedeuten, wie wenn man die Ausbildung zum Geschützführer mit Kalibermunition begänne. Es wäre schade um Zeit, Mühe und Geld. Gewiß soll der Seekadett schon im ersten Jahr lernen, die Naturkraft zu meistern, die in einer Maschine eingesperrt ist. Dazu ist aber an den Hilfsmaschinen einschl. der Beibootsmaschinen ausgiebige Gelegenheit. Lernen die Seekadetten dazu noch die Schiffsmaschinen durch eingehenden Unterricht, durch Hilfe bei Revision und Reinigung sowie durch Maatendienst beim Betriebe kennen, so entspricht das wohl noch gerade ihrem Auffassungsvermögen. Zum Manövrieren bleibt Gelegenheit auf den Torpedobooten und schließlich, wenn man will, auf dem Linienschiff während der Einzelübungen. So schreitet der Seekadett vom Kleinen zum Großen, vom Leichten zum Schweren fort und lernt systematisch die Schwierigkeiten kennen, unter denen das Personal unten arbeitet.

Praktische Metallarbeiten mögen alle Arten der technischen Ausbildung ergänzen und miteinander verbinden.

IV. Neue Seemannschaft.

Mit der begrifflichen Abzweigung der „Bootsmannschaft“ kann ich mich leider gar nicht befreunden. Es ist doch festzuhalten, daß, wenn auch die Seemannschaft unter dem Einfluß der Technik ihre Hilfsmittel wesentlich geändert hat, sie ein Handwerk geblieben ist, das nach wie vor von unten auf erlernt werden muß. Wollen wir daher, um für die Neuordnung unserer Ausbildung eine Unterlage zu gewinnen,

durchaus eine Begriffsbestimmung vornehmen, so kann es sich doch nur darum handeln, zu vereinbaren, welche Gebiete wir noch zur Seemannschaft rechnen wollen und welche einen so technischen Charakter und solchen Umfang angenommen haben, daß wir sie als Sondergebiete behandeln müssen. Dazu gehört in erster Linie der Motor. Seine Bedienung im einzelnen ist nicht mehr unsere Sache, fällt also nicht unter den Begriff „Seemannschaft" in dem Sinne, wie wir ihn hier suchen. Wohl aber ist seine Wirkung als Ganzes der Hauptfaktor der Dampffahrkunde, unserer vornehmsten seemännischen Tätigkeit. Daher scheint eine andere Teilung am Platze, wollen wir der Seemannschaft in ihrem neuen Gewande gerecht werden.

Man könnte z. B. sagen: Die moderne Kriegsseemannschaft umfaßt: Rollendienst, Bootsdienst, Signaldienst, Kohlennehmen, Verholen, Ankermanöver, Scheibendienst, Dampffahrkunde, Verbandfahren, Küstenkunde, Navigation und Tauchen. Dann bekommt man wenigstens ein ungefähres Bild des neuen Ausbildungsstoffes, und es bleibt nur zu erwägen, wie er auf die Ausbildungszeit verteilt werden soll.

Auch auf dem neuen Schulschiff soll die Seemannschaft an erster Stelle stehen, und alle Hilfsmittel, die es bietet, sollen der Ausbildung dienstbar gemacht werden, wenn auch mit Unterschied.

Im Signaldienst ist auf Winken und Morsen in allen Formen besonderer Wert zu legen. Zu seiner Förderung, und um die einfachsten Formen der Formaltaktik zu zeigen, wird ein Teil der Aus- und Heimreise im Verbande zurückgelegt.

Mit der Dampffahrkunde ist es ähnlich wie mit der Maschinenbedienung. Sollen die Seekadetten da auch mit dem Schwersten anfangen? Ich glaube, das Ziel muß auch hier zunächst kürzer gesteckt werden. Wir wollen uns freuen, wenn die Seekadetten nach dem ersten Jahr ihre Dampfboote wirklich fahren können. Im übrigen sind auf dem Schiff soviel jüngere Offiziere, die bestimmungsgemäß Dampffahrkunde treiben müssen, daß durch Zusehen und Hilfeleistung (Winkelmessen, Peilen, Steuern) vollauf Gelegenheit ist, die Seekadetten über Fahreigenschaften des Schiffes zu belehren. Hier ist es aber vielleicht am Platze, einer Neueinrichtung das Wort zu reden, die ich schon im Juliheft 1906 andeutete. Legt man den Infanteriekursus wieder wie früher ans Ende der Ausbildung, so gewinnt man im dritten Halbjahr 4 Wochen für einen Schulbootkursus. Schon jetzt wird auf dem Torpedokursus jede Gelegenheit benutzt, die Fähnriche zur Handhabung der Torpedoboote in allen Einzelheiten heranzuziehen, und zwar mit sehr gutem Erfolge. Die Zeit ist nur zu knapp, auch geht ja das, was zum eigentlichen Schulbootkursus gehört, über die Aufgaben des Torpedoschulschiffs hinaus. Ein Schulbootkursus mit oder ohne Anlehnung an den Torpedokursus, aber nicht an die Marineschule, wie der Verfasser vorschlägt, böte Gelegenheit, den Fähnrichen etwas beizubringen, was sie nirgends anders so gut lernen können, Fixigkeit und kurze Leitung. Da haben sie nicht nur Gelegenheit, mit der Maschine zu manövrieren, sondern auch alle Gebiete der modernen Seemannschaft vom Steuern, Loten, Signaldienst bis zur Küstenkunde und terrestrischen Navigation von Grund aus zu betreiben. Und die Dampffahrkunde, die beim Dampfbeiboot angefangen hat, würde systematisch weiterentwickelt. Als Termin für den Beginn der Dampffahrkunde mit dem Schiff scheint nach dieser Vorbereitung das erste Leutnantsjahr vollommen früh genug.

Was schließlich das Tauchen betrifft, das ich oben erwähnte, so halte ich es für sehr wünschenswert, daß wenigstens ein Teil des Offiziersersatzes früher oder später darin ausgebildet wird, damit man nicht so sehr wie jetzt auf das Unterpersonal angewiesen ist.

V. Alte Seemannschaft.

Zum Schluß sei der Ersatz der fallenden Takelage noch einmal kurz besprochen. Wo er in erster Linie zu suchen ist, haben wir gesehen: Heizraum, Geschütz, Boot, Torpedoboot und dazu natürlich Fechten, Turnen und Sport müssen ihn hergeben. Ist nun wirklich kein Platz mehr für etwas luftige Gymnastik? Ich meine doch. Hat die neue Seemannschaft erst die herrschende Stellung in der Ausbildung eingenommen, die wir ihr gern zuerkennen, so kann ihr die alte wohl Dienerin sein. Der „alte Seemann", den der Verfasser uns vorhält und an den die Beschützer der Takelage nie gedacht haben, braucht uns nicht zu schrecken. Denn in verjüngter Form steht diese Seemannschaft, wie wir in unserer Handelsmarine sehen, auch heute noch in hoher Anerkennung, und zwar gerade als Schule für Dampfschiffoffiziere. Das Jahr in der Vorklasse und das Jahr auf der Marineschule, für die Jungen das Jahr in der Schiffsjungendivision sind die geeignete Zeit, sie — auf kleinen Raaschiffen, nicht nur auf Yachten — auch bei uns weiter zu pflegen. Gewisse Vorzüge der Takelage lassen sich eben nicht ersetzen. Und wenn es nur geschähe, um uns auch unter den veränderten Verhältnissen ein Stück der damit verbundenen Poesie zu erhalten, so würden sich die dafür aufgewendeten Mittel reichlich lohnen.

Phr.

II.

Die Ausführungen des Aufsatzes „Moderne Seemannschaft und Technik" bewegen sich nach Ansicht seines Verfassers auf einer im Laufe der Jahre breitgetretenen Bahn. Zugegeben; doch ist die Bahn bisher noch in keiner Weise festgetreten, und sie bildet durchaus keinen gangbaren Weg, welcher unbedingt sicher zum Ziele führt.

Der erste moderne Schulkreuzer hat inzwischen in Dienst gestellt; das erste Dienstjahr dieses Schiffes wird wohl dazu benutzt werden, neue Ausbildungsvorschriften aufzustellen und zu erproben. Der Zeitpunkt erscheint mir daher gegeben zu untersuchen, zu welchem Ergebnis die mannigfachen Aufsätze und Beiträge in dieser Zeitschrift geführt haben, wobei ich zu folgendem Resultat komme:

1. Der Wegfall der Takelage wird im allgemeinen nicht bedauert.
2. Die Ausbildung in der modernen Seemannschaft, das heißt in der Seemannschaft des modernen Kriegschiffsoffiziers läßt sich auch ohne Takelage erfolgreich durchführen.
3. Die durch Wegfall der Takelage gewonnene freie Zeit soll einem neuen Dienstzweige, der Technik, zugute kommen.
4. Außerdem soll die praktische Kenntnis des Maschinenwesens ganz erheblich erweitert werden.

Der Aufsatz im Aprilheft, welcher alles Brauchbare aus früher Gesagtem und

Geschriebenem gewissermaßen herauskeltert, will die technische und die Maschinenausbildung nicht nur auf das erste Jahr beschränkt wissen — da dies ebensowenig genüge, wie man auch nach einem Jahre Fahrzeit schon ein fertiger Seemann sein kann.

Ist eine planmäßige Weiterbildung in diesem Dienstzweige möglich? In der Praxis unter den heutigen Verhältnissen kaum; alle neuen Ausbildungsvorschriften werden daran nicht viel ändern können, solange nicht durchgreifende Umwälzungen vorgenommen werden.

Zunächst in der Hochseeflotte. Die Linienschiffe sollen keine Schulschiffe sein. Ihre vornehmste Aufgabe, die Gefechtsausbildung mit den entsprechenden sekundären Dienstzweigen, nimmt die ganze Zeit und alle Kräfte in Anspruch; soll der Fähnrich und Leutnant auf seiner Gefechtsstation etwas leisten, so darf er nicht in die Maschine und den Heizraum gestellt werden. Wenn man vom jungen Offizier (und überhaupt von jedem Seeoffizier) eine praktische Fertigkeit verlangt, so sollte es das Schießen sein; Fähnriche wie Offiziere der Hochseeflotte müßten an jedem Abkommschießen aktiv teilnehmen.

Ob die Marineschule Zeit für die ausgedehntere Seemannschaft, Maschinenkunde und Technik erübrigen kann, erscheint recht fraglich.

Der Vorschlag, die Seemannschaft durch Torpedobootsfahren weiterzubilden, verdient jedoch, Berücksichtigung zu finden; ich glaube nicht, daß es ein besseres Mittel gibt, der Seemannschaft, so wie sie Wdr. so trefflich definiert, zu der erforderlichen Höhe zu verhelfen.

Läßt sich keine Zeit mehr erübrigen, so müßte der Marineschulkursus vielleicht verlängert werden. Ich glaube, wir werden auf die Dauer bei den stetig wachsenden Anforderungen, während die Vorbildung des Ersatzes stets die gleiche bleibt, um eine Verlängerung der Ausbildungszeit nicht herumkommen, wenn anders wir unsere Ausbildungsziele nicht nur halb erreichen wollen. Das ist aber die große Gefahr, die unserem Seekadettennachwuchs auf den modernen Schulschiffen droht, wenn wir unsere Ausbildungspläne den kürzlich hier vertretenen Ansichten nachgestalten.

Was die Seekadetten lernen, sollen sie gründlich lernen. Wenn also die Zeit feststeht (1 Jahr), so muß das Pensum so beschnitten werden, daß ein Durchschnittsgymnasiast es in der gegebenen Zeit auch vollständig in sich aufnehmen kann. Und das ist nicht allzuviel im ersten Jahre. Man hüte sich vor Halbheiten und Kompromissen und beschränke das Pensum weise, nachdem man sich darüber klar geworden ist, was der Fähnrich und der Offizier braucht — also lernen muß, und was hiervon in dem ersten Jahre gründlich durchgearbeitet werden kann.

Nach der Zeit geordnet, welche die Ausbildungs- und Lehrgegenstände erfordern, erscheint mir folgende Reihenfolge richtig:

1. Seemannschaft,
2. Artillerie,
3. Maschinenkunde, wozu ich auch die Technik im allgemeinen rechne,
4. körperliche Übungen (Turnen, Sport usw.),
5. Navigation,
6. theoretische Fächer.

Es würde zu weit führen und liegt mir deshalb fern, eine genauere Stundeneinteilung zu geben; nur einige allgemeine Bemerkungen seien mir gestattet.

Die unter 1 bis 5 angeführten Ausbildungsgegenstände sind vorwiegend praktisch zu betreiben; die Theorie soll nur ergänzen. Unter Ziffer 6 erscheint mir nur Mathematik nötig, insoweit sie das Verständnis der Navigation erleichtert.

Seemannschaft. Die Grundlage, auf der sich die moderne Seemannschaft — „Die Kenntnis von der Schiffsführung und -handhabung" — aufbaut, ist die richtige Einschätzung und Benutzung der Mittel und Kräfte, welche uns Wind und Wetter, Strom, Gewichte und technische Hilfsmittel darbieten. Seemannschaft ist Sache einer fortgesetzten systematischen Übung. Verlangt werden müßte am Schlusse des ersten Jahres:

Bootsdienst: Heißen, Fieren, Ein- und Aussetzen aller Boote, wobei Seekadetten kommandieren. An- und Ablegen unter Segel, Riemen und Dampf im Hafen und in See. Einwandfreies Manövrieren und Ausweichen mit allen Booten (auch Segeln im Verbande); Verholen, Beladen, in Schlepp nehmen, Schleppen von Booten.

Exerziermäßige Ankermanöver: Transportieren und Ausfahren von leichten und schweren Ankern; Lichten ausgefahrener Anker; Ankern, Ankerlichten nebst Vorbereitungen; Klarmachen zum an die Boje Gehen; Kette Stecken, Schlippen und Vermooren.

Vorbedingung für diese Seemannschaftsausbildung sind lange Hafentörns in ungestörten Exerzierhäfen (welche durch kurzen Aufenthalt in Erholungshäfen zu unterbrechen wären) und schnelle kurze Seetörns. In manchen Häfen (Corfu) wird es möglich sein, daß das Schiff tagsüber für einige Stunden zum Manövrieren mit der Maschine, zu Ankermanövern usw. den Ankerplatz verläßt und die Boote während der Zeit zurückbleiben. Die Schulschiffe nach Westindien gehen zu lassen, erscheint also aus Ausbildungsgründen nicht zweckmäßig, zumal noch die erschlaffende Tropenhitze auf die Ausbildung ungünstig einwirkt.

Auch ich möchte gelegentliche Fahrübungen mit dem Schiffe empfehlen, um den Seekadetten schon von vornherein die Scheu vor dem „großen Schiff" zu nehmen und ihnen zu zeigen, daß auch dieses ein ganz gefügiges Wesen ist.

Leckbedienung und Feuerlöschübungen müßten im zweiten halben Jahre mit den Seekadetten allein betrieben werden.

Artillerie: Die Ziele der Artillerieausbildung sind durch die Armierung des Schulschiffes gegeben. Genaue Kenntnis der an Bord befindlichen Munition und ihrer Unterbringung an Bord muß verlangt werden, ebenso eine möglichst umfassende Kenntnis der Bedienung der Feuerleitungsanlagen.

Die artilleristische Grundlage — das Normalgeschütz — sollte für den Seekadetten die 15 cm-SK. sein. Von großem Nutzen wäre die Auswechselung der alten 8,8 cm-SK. gegen solche L/35 auf den Schulkreuzern.

Maschinenkunde (einschließlich Technik): Wenn früher der Kadett ein guter Takler werden sollte, so schoß das ebenso über das Ziel hinaus, wie wenn er jetzt zum Schlosser ausgebildet wird. So wichtig einige Kenntnis von technischer Handfertigkeit für den Seeoffizier zur Beurteilung nötiger oder ausgeführter Eisenarbeiten ist, muß man sich doch anderseits darüber klar sein, daß man bei Havarien von maschinellen Einrichtungen jeder Art stets viel richtiger auf den Spezialisten als auf den Dilettanten zurückgreift. Auf dem Gebiet der Maschinenkunde und Technik droht uns die Gefahr, in

das Extrem zu verfallen, alles oder jedenfalls viel zu viel lehren und beherrscht wissen zu wollen. Eine bessere technische Durchbildung als bisher wird das moderne Schiff an sich schon garantieren können; also hüte man sich vor Vergeudung der knappen Zeit mit unnötigen Dingen, ganz besonders, wenn dieses auf Kosten einer plötzlich zu gering eingeschätzten Seemannschaft geschehen sollte. Das Vorhandensein dieser ernsten Gefahr läßt sich nicht wegleugnen.

Was lernt der Seekadett für seinen Beruf z. B. beim Heizen? Sehr wenig, außer, daß es eine schwierige Arbeit ist. Wir bedürfen doch wahrlich nicht erst des Heizraums, um unserem Offiziererersatz Schneid und Unerschrockenheit beizubringen. Ich halte eine abgeschlossene Heizerausbildung für Zeitverschwendung.

Wichtig dagegen ist die Kenntnis der Haupt- und Hilfsmaschinen und eine richtige, sichere Bedienung letzterer, namentlich der elektrischen und artilleristischen Hilfsmaschinen (Turmpumpen, Schwenkwerke, Aufzüge, Rudermaschinen, Scheinwerfer usw.).

Körperliche Übungen: Die mit dem Takelagedienst wegfallende körperliche Bewegung läßt sich durch systematisches Turnen, Freiübungen und Sport an Land mehr als ersetzen. Übungsmärsche und Landungsmanöver werden von größtem Nutzen sein.

Die Anforderungen in Navigation und den beibehaltenen rein theoretischen Fächern dürften sich nur unwesentlich ändern.

Alles dieses zusammenfassend, möchte ich Seemannschaft und Artillerie für Fächer erster, Maschinenkunde und Technik daneben für Fächer zweiter Ordnung erklären. Die Kenntnisse des Maschinenbetriebes brauchen für den Durchschnittsseeoffizier nicht weiter zu gehen, als es für die Schiffsführung und Handhabung erforderlich ist. Niemals sollten die Maschinenkunde und Technik ein Primärfach für den Seeoffizier werden. Navigation dagegen, als unmittelbar zum Handwerk gehörig, bleibt ein Fach erster Ordnung, eine conditio sine qua non.

Zum Schluß möchte ich nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, wie ungünstig und hemmend die Seekadettenausbildung beeinflußt werden muß, solange sich die Kadetten mit Schiffsjungen zusammen an Bord befinden. Die Anforderungen in erweiterter Seemannschaft und Artillerie, ebenso wie in der Maschinenkenntnis verlangen, daß das Schulschiff ausschließlich zur Verfügung der Seekadettenausbildung steht. Diese sollte der einzige Existenzzweck des Schulschiffes sein.

Warum soll die Seekadetten- und Schiffsjungenausbildung nicht, wie es früher auch gehandhabt worden ist, auf getrennten Schiffen vor sich gehen? Die Interessen und Ziele der Ausbildung und Erziehung sind zu verschieden, die Ausbildungsmittel (Boote, Geschütze usw.) dagegen zu sehr die gleichen, als daß die Erziehung der Schiffsjungen und Seekadetten auf ein und demselben Schiff nicht erhebliche Nachteile zeitigen müßte. Jedes moderne Schiff eignet sich für moderne Ausbildung. Wenn für die Seekadetten die „Freya"-Klasse bestimmt ist, so möchte ich für die Schiffsjungenausbildung moderne kleine Kreuzer vorschlagen.

Gewiß wird eine solche Trennung nicht ohne neue erhöhte Kosten abgehen, aber dabei darf nicht vergessen werden, daß das Geld, welches man auf gute Ausbildung und Erziehung der späteren Vorgesetzten der Schiffsbesatzungen verwendet, unendlich viel höhere Zinsen trägt, als jedes andere Kapital, welches man in die Landesverteidigung steckt.

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Hochseeflotte. Während des April hielten die Linienschiffe und Kreuzer Einzelübungen ab; im besonderen wurden Schießübungen und Gefechtsbesichtigungen vorgenommen. Am 30. April beabsichtigte die Hochseeflotte, die auf etwa 4 Wochen berechnete Maireise in die Nordsee anzutreten. Der kleine Kreuzer „Danzig“ trat am 6. April an Stelle der „Arcona“ in den Verband der Aufklärungsschiffe, „Pfeil“ an Stelle des Panzerkanonenbootes „Brummer“ wieder als Tender zum II. Geschwader.

— Schiffe in der Heimat. Es stellten in Dienst: „Freya“ und „Moltke“ als Kadettenschulschiffe am 4. April in Wilhelmshaven bzw Kiel. — Der neue kleine Kreuzer „Königsberg“ am 6. April in Kiel zu Probefahrten; nach Beendigung dieser wird der Kreuzer bei etwaigen Seereisen Seiner Majestät des Kaisers als Begleitschiff der „Hohenzollern“ fungieren und soll darauf an Stelle von „Medusa“ zu den Aufklärungsschiffen der Hochseeflotte treten. — Die Kaiserliche Yacht „Hohenzollern“ nach beendeter Grundreparatur und Erneuerung der Kessel am 15. April in Kiel. — Die Manöverflottille, bestehend aus „S 102“ als Flottillenboot, „S 127“ bis „S 131“ als II. oder E-Halbflottille und „G 108“ bis „G 110“, „G 112“ und „G 113“ als I. oder F-Halbflottille am 3. April. — Die Minensuchdivision am 23. April in Cuxhaven für die Dauer von 2 Monaten.

Es füllten ihre Besatzungen wieder auf: Tender „Pfeil“ am 26. März und Fischereikreuzer „Zieten“ am 15. April.

Es reduzierten die Besatzung: „Arcona“ am 4. April in Wilhelmshaven (vgl. Märzheft).

Es stellten außer Dienst: Schulschiff „Grille“ am 26. März in Danzig; die Kessel des Schiffes müssen einer Grundreparatur unterzogen werden. — Panzerkanonenboot „Brummer“ am 27. März in Wilhelmshaven. — Schulschiff „Stosch“ am 3. April in Kiel. — Kleiner Kreuzer „Falke“ (vgl. Aprilheft) am 20. April in Danzig.

Der Verband der Schul- und Versuchsschiffe ist unter dem Befehl des Inspekteurs des Torpedowesens zu gemeinsamen Übungen mit den Torpedobootsverbänden am 15. April in Kiel formiert worden. Er besteht aus S. M. Schiffen „Prinz Adalbert“ (als Flaggschiff), „Württemberg“, „Aegir“, „Frithjof“, „Vineta“ und „München“ sowie der I. und II. Schul- und der I. Manöverflottille. Die Übungen werden in den Gewässern bei Rügen, Stützpunkte Swinemünde und Saßnitz, vorgenommen und bis zum 4. Mai dauern.

„Vineta“ kehrte von den funkentelegraphischen Versuchen mit der Station Norddeich am 5. April nach Kiel zurück; der Kreuzer lief auf seiner Fahrt vorübergehend Vigo an.

„Mars“ hat am 6. April Kiel verlassen und im Sonderburger Hafen festgemacht; es ist damit die Marinestation Sonderburg, welche den Artillerieschulschiffen in Zukunft als Stützpunkt dienen wird, in Gebrauch genommen. Die Sonderburger Bevölkerung bereitete dem Schiffe einen überaus herzlichen Empfang. (Siehe auch Schiffsartillerieschule.)

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Das Flaggschiff „Fürst Bismarck“ ging von Sasebo nach Kobe und Yokohama, „Leipzig“ von Schanghai nach Nanking und Tsingtau, „Niobe“ von Hongkong nach Swatau, Futschau und Amoy, „Iltis“ von Tsingtau nach Tschifu, Dalni und Tschingwantau, „Jaguar“ von Nagasaki nach Schanghai, Nanking und Hankau.

„Luchs“ nahm in Tsingtau Dock- und Überholungsarbeiten vor.

„Tiger“ lag im April als Stationär in Schanghai.

Amerikanische Station. „Roon" (detachiert von der Hochseeflotte) hat auf dem Wege nach Jamestown am 12. April Lissabon für einen Tag angelaufen und darauf die Reise nach Norfolk fortgesetzt; Ankunft Hampton Roads am 24. April.

„Bremen", die in Newport News mit Instandsetzungsarbeiten beschäftigt war, hat sich vor Jamestown mit „Roon" vereinigt.

„Panther" ging von Port au Prince nach Havana, Vera Cruz, Coatzacoalcos (Mexiko) und Kingston.

Afrikanische Stationen. „Bussard" hat nach beendeter Reparatur Kapstadt verlassen und besuchte Port Elizabeth, East London und Durban. Er traf am 20. April wieder in Daressalam ein.

„Seeadler" machte von Daressalam eine Rundreise nach Zanzibar, Tanga und Bagamoyo.

„Sperber" lag zu Überholungsarbeiten in Kapstadt.

Australische Station. „Condor" nahm in Sydney Mannschaftswechsel vor; die abgelöste Mannschaft wird am 7. Juni mit dem Dampfer „Yorck" in Bremerhaven eintreffen.

„Planet" hat von Yap aus die von einem Taifun schwer heimgesuchte Insel Uluthi (West-Karolinen) zur Unterstützung der Bewohner dieser Insel besucht und ist darauf am 20. April von Yap nach Palau (West-Karolinen) in See gegangen.

— Neuorganisation der Inspektion des Bildungswesens. Durch eine Kabinettsordre vom 30. März ist die bisher eine Immediatbehörde darstellende Inspektion des Bildungswesens in allen Ausbildungsangelegenheiten dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes und in allen persönlichen bzw. sonstigen Angelegenheiten dem Kommando der Ostseestation bzw. demjenigen Stationskommando, dessen Verband der in Frage kommende Marineteil oder das Schiff angehört, unterstellt worden.

Der Inspektion des Bildungswesens der Marine fallen folgende Aufgaben zu:

a) die Heranziehung und Auswahl eines geeigneten Offiziersersatzes;
b) die Leitung der Ausbildung des Ersatzes des Seeoffizierkorps von dem Diensteintritt bis zur Beförderung zum Offizier;
c) die Überwachung der Ausbildung der Schiffsjungen von der Einstellung bis zur Beförderung zum Matrosen;
d) die Überwachung des gesamten Dienstbetriebes an den ihr unterstellten Bildungsanstalten;

und es sind ihr unterstellt:

a) die Marineakademie;
b) die Marineschule;
c) die Seekadettenannahmekommission;
d) die Deckoffizierschule;
e) die Schiffsjungendivision;
f) die Seekadetten- und Schiffsjungenschulschiffe.

Diese Neuorganisation ist in Anlehnung an die bewährten Organisationen der Torpedo- und Artillerieinspektionen durchgeführt. Die bisherige Immediatstellung des Bildungswesens löste diese Behörde zu sehr von den im praktischen Dienstbetrieb stehenden Marineteilen los, und es fehlte ihr vor allem ein genügender Zusammenhang mit der für den gesamten Ausbau der Marine in organisatorischer und technischer Beziehung verantwortlichen Stelle.

— Schiffsartillerieschule. Das Unterrichtsgebäude für Fähnriche und Feuerwerksmaate in Sonderburg sowie die für das Anlegen der Artillerieschulschiffe erforderlichen Wasserbauten sind mit dem 1. April betriebsbereit geworden. Die Gesamtanlage hat die Bezeichnung „Schiffsartillerieschule" erhalten, untersteht der Inspektion der Schiffs-

artillerie und wird von einem Kommandeur befehligt. Bis zur Fertigstellung aller Anlagen, die zum Herbst 1908 zu erwarten ist, soll der Kommandant des Wohn- und Exerzierschiffes, S. M. S. „Mars“, die Geschäfte des Kommandeurs mit wahrnehmen.

— Leistungen in der Kohlenübernahme. Die im Aprilheft hervorgehobene gute Leistung S. M. S. „Roon“ ist im verflossenen Monat wieder mehrfach übertroffen worden. Es nahmen (in Tonnen) über:

Datum:	Schiff:	Gesamt:	Durchschnitt pro Stunde:	Höchstleistung pro Stunde:	Endbestand:
4. 3. 07:	„Roon“	800	384	409	1121
21. 3. 07:	„Prinz Adalbert“	940	389	417	1299
6. 4. 07:	„Wettin“	778	389	431	1134
13. 4. 07:	„Yorck“	800	417	444	1018

— Geschenke für S. M. S. „Danzig“. Die Stadt Danzig hat dem kleinen Kreuzer „Danzig“ für die Offiziermesse ein dreiteiliges Gemälde mit Danziger Motiven und für die Mannschaft eine Bibliothek zum Geschenk gemacht.

— Neubauten. Die Linienschiffe „Ersatz Württemberg“ und „Ersatz Baden“, für welche durch das Notgesetz (vgl. Aprilheft) die ersten Raten bewilligt wurden, sind an die Schiffswerft des „Vulkan“, Stettin, bzw. der „Germania“, Kiel, vergeben worden.

— Nautischer Vereinstag. Am 18. und 19. März tagte in Berlin der 38. Vereinstag des deutschen Nautischen Vereins. Kapitän Schrödter-Hamburg hielt einen Vortrag, der sich mit dem Niedergang der Segelschiffahrt beschäftigte. Eine zur Prüfung von Maßnahmen zur Hebung besonders der Kleinschiffahrt eingesetzte Kommission hatte u. a. nachstehende Vorschläge gemacht: Herabsetzung der Konsulatsgebühren für Segelschiffe, Verringerung der Hafengelder usw. für Segelschiffe unter 400 cbm Raumgehalt um ein Viertel der Gebühren, gleiche Behandlung der Segler mit den Dampfern in bezug auf Schnelligkeit des Ladens und Löschens und Bevorzugung deutscher Fahrzeuge bei der Beförderung von Gütern für fiskalische Zwecke. Eine staatliche Subvention der Kleinschiffahrt wurde dagegen fast allgemein für nicht wünschenswert erklärt.

Der Direktor der deutschen Seewarte in Hamburg, Kontreadmiral a. D. Herz, führte u. a. aus, daß es das Streben der Seewarte sei, den deutschen Seefahrer unabhängig von ausländischem Karten- und Bücher-Material zu machen. Der Wetterdienst und das Sturmwarnungswesen seien weiter ausgebaut worden; die Einführung von nächtlichen Sturmwarnungssignalen sei beabsichtigt.

Professor Dr. Schilling-Bremen betonte den Wert einer stärkeren Heranziehung der deutschen Inselbevölkerung zum Seemannsberuf und sieht in der Errichtung von Navigationsvorschulen (für Wyck auf Föhr wird sie bereits angestrebt) ein wertvolles Mittel zur Wiederbelebung des Interesses.

Konsul Sieg-Danzig beantragte, angesichts der geringen Zahl von Reservefeuerschiffen die Reichsregierung zu ersuchen, für die Beschaffung von Wrackfeuerschiffen und bis zu ihrer Fertigstellung von Leuchtbojen in genügender Zahl und deren schleunigste Auslegung im Bedarfsfalle Sorge zu tragen.

In einer Resolution wurde die Reichsregierung gebeten, von der Einführung des Professor Nagelschen Verfahrens zur Feststellung des Farbenunterscheidungsvermögens an Stelle des Holmgreenschen Systems abzusehen. Es mag hierbei erwähnt werden, daß das Nagel-Verfahren auch die sogenannten „Farbenschwachen“ durch die Prüfung feststellen will. Unter Farbenschwachen versteht man solche Personen, welche wohl bei genügend großer Fläche oder Intensität der Farbe und bei genügender Dauer eines Farbeneindrucks noch ein richtiges Unterscheidungsvermögen besitzen, dies aber verlieren, wenn jene Vorbedingungen fehlen und daher in praxi für viele berufliche Tätigkeiten gleichfalls als farbenblind gelten müssen. Das Nagelsche Verfahren ist seit dem März v. Js. in der

Kaiserlichen Marine eingeführt, und eine Nachprüfung ergab seinerzeit, daß von 13 577 nach der Holmgreen-Methode untersuchten Mannschaften 209 Mann oder 1,69 Prozent nach Nagel farbenschwach im obigen Sinne waren.

— Auswanderung 1906. Die Auswanderung über Bremen und Hamburg im Jahre 1906 hat eine Höhe erreicht wie nie zuvor; an dieser Steigerung ist die deutsche Auswanderung jedoch nur mit einer Zunahme von 3508 Personen gegen das Vorjahr beteiligt. Es wanderten aus:

		Deutsche	Ausländer	Summe	
über Bremen	1905	14 843	172 011	186 854	
	1906	16 653	191 690	208 343	306 753
über Hamburg	1905	7 123	112 776	119 899	351 464
	1906	8 821	134 300	143 121	

Da über Antwerpen noch 3972, über holländische Häfen 1379 und über französische 249 Deutsche auswanderten, betrug 1906 die Gesamtzahl deutscher Auswanderer 31 074 gegenüber 28 075 im Jahre 1905. Die größte deutsche überseeische Auswanderung in den verflossenen 35 Jahren fand im Jahre 1881 mit insgesamt 220 902, die geringste im Jahre 1901 mit 22 073 Personen statt. Von den nichtdeutschen Auswanderern gehörte auch 1906 wieder der größte Teil den slawischen Nationalitäten aus Rußland (129 184), Ungarn (100 464) und Österreich (87 494) an. Von den deutschen Auswanderern wandten sich 93, von den nichtdeutschen 86 Prozent nach den Vereinigten Staaten von Amerika. Über Stettin fand 1906 keine Auswanderung statt.

— Station Norddeich als Chronometer-Kontrolle. Im Etat des Reichsamts des Innern für 1907 ist eine Summe von 5000 Mark für die Einrichtung der Funkspruchstation Norddeich als Chronometer-Kontrolle gefordert. Eine astronomische, täglich von der Hamburger Seewarte oder vom Observatorium in Wilhelmshaven zu berichtigende Pendeluhr soll zu diesem Zweck zu bestimmten Zeiten automatisch funkentelegraphische Zeitsignale abgeben. Da auf einen Wirkungsbereich von 800 bis 900 Seemeilen gerechnet werden kann, wird eine solche Einrichtung besonders für alle den englischen Kanal nach längerer Reise ansteuernden Schiffe zur Kontrolle ihrer Besteckrechnung von großem Nutzen sein. Sollte sich auch England zur gleichen Herrichtung seiner Funken-Großstationen an der Westküste entschließen, so würde der internationalen Schiffahrt ein weiterer wesentlicher Dienst geleistet.

— Woermann-Linie. Zwischen der Woermann-Linie und der Hamburg—Amerika-Linie ist für die Fahrt nach den Westküsten Afrikas eine Betriebsgemeinschaft geschlossen worden. Die Hamburg—Amerika-Linie hat dazu acht der neuesten und größten Woermann-Dampfer angekauft.

— Hamburger Streik. Der infolge Ablehnung der Nachtarbeit durch die Hafenarbeiter am 11. März in Hamburg ausgebrochene Streik ist am 22. April im wesentlichen zugunsten der Arbeitgeber beendet worden. Die als Ersatzmannschaften im Laufe der 6 Wochen vom Hafenbetriebsverein eingestellten etwa 2000 englischen Arbeiter werden binnen kurzem nach England zurückbefördert sein.

England. Am 8. April trat nach der Osterpause das Parlament wieder zusammen. Es beschäftigte sich in seinen ersten Sitzungen mit der Beratung der Gesetzesvorlage über die Neuorganisation der Armee. Die Vorlage hat sehr viele Gegner und wenig entschiedene Freunde, so daß ihr Schicksal noch sehr unsicher ist.

Der Mühe, über die Vorlage betreffs des Kanal-Tunnel-Projektes (siehe Februar-Heft der Marine-Rundschau) verhandeln zu müssen, ist das Parlament dadurch enthoben

worden, daß die Antragsteller ihren Antrag zurückgezogen haben, nachdem Ende März, kurz vor der Vertagung, die Regierung im Ober- und Unterhause hatte erklären lassen, daß sie sich entschlossen habe, das Projekt zu bekämpfen. Als Grund für diese Haltung der Regierung wurde angeführt, daß, selbst wenn alle militärischen Vorsichtsmaßregeln getroffen würden, schon das Bestehen eines Kanaltunnels allein genügen würde, um im Lande beständige Beunruhigung und das Gefühl der Unsicherheit hervorzurufen; damit sei dann wieder Anlaß zu weiteren Ausgaben für Heer und Marine gegeben.

Am 12. April wurden sowohl im Oberhause wie im Unterhause große Fragen der Marine-Politik zur Sprache gebracht. Im Oberhause bildete die Schiffbaupolitik der Regierung den Gegenstand der Erörterung. Lord Tweedmouth erklärte bei dieser Gelegenheit, daß die Regierung ohne jede Rücksicht auf die Kosten Englands Vorherrschaft zur See aufrecht erhalten werde. Die jetzigen Beschränkungen im Programm entsprächen der Überzeugung, daß die Überlegenheit Englands zur Zeit ganz unzweifelhaft vorhanden sei und in absehbarer Zeit von niemanden gefährdet werden könne. Er vertrat gegenüber Lord Brassey, der den Bau von kleinen Linienschiffen neben solchen größten Deplacements empfahl, den Standpunkt, daß England nur Linienschiffe größten Typs bauen dürfe.

Im Unterhause gelangte am gleichen Tage ein Antrag des Abgeordneten Bellairs zur Besprechung, der heftige Angriffe auf die Amtsführung der Admiralität enthielt. Der Antrag forderte das Haus auf, zu erklären, verschiedene Anzeichen ließen darauf schließen, daß die Kriegsbereitschaft der Marine durch Neuerungen, die ohne genügende Überlegung zur Einführung gelangt seien, ernstlich gefährdet werde. Ferner sollte ausgesprochen werden, daß die Kontrolle des Unterhauses über die Marine durch Nichtanwesenheit des I. Lords der Admiralität im Unterhause, durch unangebrachte Geheimhaltung, durch sprunghafte Änderungen in der Marinepolitik und dadurch erschwert werde, daß die Admiralität ein ungewöhnliches Verfahren einschlage, um die öffentliche Meinung zu beeinflussen. Aus der Antwortrede des Parlamentssekretärs der Admiralität ist die Feststellung von Interesse, daß die Admiralität nur auf drei Kategorien von Fragen in einzelnen Fällen Antwort verweigern zu müssen glaube: 1. über die Reserve an Geschützen, 2. über fremde Marinen, 3. über die Home Fleet. Die Organisation der Heimatflotte sei vorläufig noch als Versuch zu betrachten, und die Admiralität könne sich nicht durch vorzeitige Antworten die Hände binden. Bei dieser Gelegenheit kam zur Sprache, daß der Abgeordnete Bellairs im Laufe von $1^1/_4$ Jahren nicht weniger als 196 Fragen über Marine-Angelegenheiten gestellt hat.

Der Antrag fand auf keiner Seite des Hauses Beifall; auch die Redner der Opposition gaben zu, daß in den letzten Jahren die Schlagfertigkeit der Marine wesentlich erhöht worden sei, und erklärten sich außerstande, einen Antrag zu unterstützen, der ein Mißtrauensvotum gegen die Admiralität bedeute. Der Antrag Bellairs wurde infolgedessen ohne Abstimmung abgelehnt. Die Stellung der Admiralität darf nach diesen Vorgängen als gekräftigt gelten.

Mitte April trat in London die Konferenz der Premierminister der Kolonien zusammen, um u. a. auch über die Reichsverteidigung zu beraten, ohne daß jedoch die Verhandlungen bisher greifbare Resultate in dieser Richtung ergeben haben.

— Organisation. Die Special Service-Schiffe der Heimatflotte sollen in jedem der drei Kriegshäfen je eine Linienschiffs- und eine Kreuzer-Division bilden. Jede Division untersteht einem Kapitän zur See, dem Kommandanten des Stammschiffs. Offiziere und Mannschaften aller zu einer Division gehörenden Schiffe ($^1/_{10}$ des vollen Etats) wohnen an Bord des Stammschiffs. Die Schiffe haben volle Hauptbunker, die Munition, mit Ausnahme der Geschoßausrüstung, die an Bord bleibt, wird an Land untergebracht.

Emergency ships, die nach der bisherigen Organisation bei den drei Reservedivisionen bestanden, werden auch bei der Portsmouth- und Devonport-Division der

Heimatflotte beibehalten werden, und zwar sollen sie in Zeiten politischer Spannung zum Ersatz von Ausfällen in der Nore-Division dienen. Nähere Bestimmungen über den besonderen Bereitschaftsgrad dieser Schiffe sind noch nicht bekannt geworden.

Die Formierung einer dritten Unterseebootsflottille in Sheerneß-Chatham scheint unmittelbar bevorzustehen. Wie verlautet, wird diese Flottille aus dem Begleitschiff „Thames" und den Booten des Holland-Typs und der A-Klasse bestehen, während die Boote der B-Klasse die Devonport-, die der C-Klasse die Portsmouth-Flottille bilden sollen.

— Personal. Es schieden aus dem aktiven Dienste: Der Kontreadmiral Cumming und die Kapitäns zur See Granville und Ashe.

Es wurden befördert: Zu Kontreadmiralen die Kapitäns zur See Noel und Bush. Am 5. April übernahmen: Kontreadmiral G. A. Callaghan das Kommando über das neugebildete V. Kreuzer-Geschwader und Kontreadmiral Lowry die Stellung als III. Admiral der Kanalflotte.

Kontreadmiral Sir Percy Scott, der jetzige Inspector of Target Practice soll das Kommando des I. Kreuzer-Geschwaders erhalten, sein Nachfolger soll der jetzige Artillerie-Direktor in der Admiralität Kontreadmiral Jellicoe werden.

Die Admiralität und das Kriegsministerium haben Vereinbarungen getroffen über einen Austausch von Marine- und Armee-Offizieren behufs Studiums an dem Army Staff College in Camberley bzw. dem Royal Naval College in Greenwich. Für den kommenden Sommer sollen vier Stabsoffiziere der Marine zum Army Staff College, eine gleiche Zahl Armee-Offiziere zum Naval College kommandiert werden.

Für Offiziere der Royal Naval Reserve werden besondere Kurse auf der Signalschule in Portsmouth eingerichtet. Es sollen zwei Kurse jährlich für je zehn Offiziere im Mai und Oktober abgehalten werden.

Über die Zahl der Kapitäns zur See, die in den Jahren 1895, 1902, 1906 und 1907 sich in Kommandantenstellungen auf seegehenden Schiffen befanden, machte der Parlamentssekretär Robertson im Unterhause folgende Angaben:

	1895	1902	1906	1907
1. Gesamtzahl der Kapitäns zur See im aktiven Dienst	174	214	239	249
2. Davon Kommandanten seegehender Schiffe	79	101	136	128
= %	45,4	49	57	51,4
Zu 2. unter Weglassung der Schiffe mit Stammbesatzung	60	95	96	82
= %	34,5	44,4	40,1	32,5

Nach einer Mitteilung des Parlamentssekretärs der Admiralität war der Mannschaftsbestand der englischen Marine Ende März 127 277 Mann. Hiervon befanden sich:

Auf voll besetzten in Dienst gestellten Schiffen . . .	58 918
Auf Schiffen mit Stammbesatzungen	18 979
Auf Artillerie-, Torpedo- und sonstigen Schulschiffen .	18 451
In Kasernen an Land (einschl. 7008 marines) . .	23 403
An Land in shore establishments	7 526

Die Ausbildung der Schiffsjungen und Leichtmatrosen hat insofern eine Änderung erfahren, als in Zukunft die Mehrzahl von ihnen nach Beendigung der ersten Ausbildung auf „Impregnable" und in Shotley den Schiffen der Sheerneß- und Devonport-Divisionen der Heimatflotte überwiesen wird. Von dort aus werden sie später der Reihe nach auf Schiffe des IV. Kreuzergeschwaders (Schulgeschwaders) zur weiteren Ausbildung kommandiert. Diese Änderung ist deswegen von Interesse, weil demnach ein Teil der Besatzungen der beiden genannten Divisionen der Heimatflotte aus Schiffsjungen und Leichtmatrosen bestehen wird.

— Geschwadertätigkeit. Die Kanalflotte übte vom 19. bis 21. März und vom 9. bis 11. April bei Torbay, die übrige Zeit lag sie in Portland. Am 15. April übernahm Lord Ch. Beresford das Kommando; gleichzeitig begann die Flotte mit dem Geschützführerpreisschießen. Auf der ersten größeren Übungsreise, die die neugebildete Kanalflotte Anfang Mai antreten wird, sollen Häfen an der Küste von England und Schottland, darunter mehrere der größeren Handelsplätze, angelaufen werden.

Die vier Panzerkreuzer des I. Kreuzer-Geschwaders verließen Plymouth am 3. April zur Teilnahme an der internationalen Flotten-Revue in Hampton-Roads und trafen am 13. April in Bermuda ein. Am 25. April sind sie in Hampton Roads angekommen und sollen hier bis zum 5. Mai verbleiben. Nach dem Reiseplan schließt sich hieran ein Aufenthalt in Bermuda, Halifax und Quebec; die Rückkehr nach Portland ist auf den 2. Juli festgesetzt.

Die Atlantische Flotte ging am 17. April von Gibraltar nach erledigtem Geschützführerpreisschießen nach England in See, wo sie am 1. Mai eintreffen soll.

Das II. Kreuzer-Geschwader verließ Gibraltar am 16. März zu einer Fahrt nach Madeira und traf am 5. April wieder in Gibraltar ein, um das Preisschießen abzuhalten.

Die Tätigkeit der Mittelmeer-Flotte und des III. Kreuzer-Geschwaders wurde durch den Aufenthalt des englischen Königspaares im Mittelmeer beeinflußt. Zwei Panzerkreuzer des Kreuzer-Geschwaders, „Suffolk" und „Lancaster", versahen den Dienst als Begleitschiffe. Die Mittelmeer-Flotte und die beiden übrigen Panzerkreuzer trafen am 8. April in Cartagena ein und blieben dort während der Dauer der Monarchenbegegnung. Am 12. April kehrten sie nach Malta zurück. Am 16. April fand in Malta eine Parade der Garnison und ausgeschiffter Marinemannschaften vor dem König statt.

Das Linienschiff „Venerable", Flaggschiff des II. Admirals der Mittelmeer-Flotte, ist am 18. April nach Spezia abgegangen, wo Kontreadmiral Prinz Ludwig von Battenberg dem am 21. April stattgehabten Stapellauf des italienischen Linienschiffs „Roma" beiwohnte.

IV. Kreuzer- (Schul-) Geschwader. „Hogue" und „Sutlej" trafen nach dem Besuch verschiedener Häfen Westindiens am 29. und 30. März, „Euryalus" am 16. April in Bermuda ein, von wo sie am 19. April nach England abgehen sollten.

Aktive Zerstörer-Flottillen. Die I., II. und III. Flottille gingen Ende März in die Heimathäfen zur Ausführung von Reparaturen. Die neugebildete IV. Flottille ist am 16. April von Sheerneß nach Felixtowe zu Übungen abgegangen.

— Heimatflotte. Am 5. April wurde das zur Nore-Division gehörende neue V. Kreuzergeschwader („Leviathan" ⚐, „Duke of Edinburgh", „Cochrane", „Natal") formiert. Ende April treten voraussichtlich „Achilles" und im Mai „Warrior" hinzu. Letzterer hat am 16. und 17. April die Abnahme-Probefahrt erledigt, bei der er eine Geschwindigkeit von annähernd 23 Seemeilen erreicht haben soll.

Am 16. April begannen in Torbay größere gemeinsame Übungen der drei zur Heimatflotte gehörenden Torpedoboots-Flottillen (mit Stammbesatzung) von Sheerneß-Chatham, Portsmouth und Devonport unter Leitung des Kontreadmirals Montgomerie. Die Besatzungen wurden zu diesen Übungen nicht aufgefüllt. Am 17. April waren in Torbay versammelt: Kleiner Kreuzer „Sapphire" (Flaggschiff), 4 Scouts, 6 Torpedokanonenboote, etwa 50 Zerstörer und 6 der neuen Hochseetorpedoboote. Etwa 25 Zerstörer der Flottillen fehlten. Die Übungen, die in Evolutionieren, Signalisieren, Artillerie- und Torpedoschießübungen bestehen, werden etwa 14 Tage dauern.

Am 3. Mai soll die gesamte Heimatflotte auf Spithead-Reede versammelt sein zu einer Flottenschau vor den Premierministern der Kolonien. Bei dieser Gelegenheit sollen Torpedobootsangriffe auf den Hafen von Portsmouth, Landungsmanöver auf

Whale Island sowie Unterseebootsmanöver ausgeführt werden, denen die Kolonialminister an Bord der „Dreadnought“ beiwohnen.

Am 10. Mai soll die Nore-Division der Heimatflotte die erste größere Übungsreise antreten. Es verlautet, daß norwegische, schwedische und wahrscheinlich auch einige Ostsee-Häfen angelaufen werden sollen. Für „Leviathan“ tritt „Niobe“ vorübergehend als Flaggschiff zum V. Kreuzergeschwader.

— Auslands-Geschwader. Das China-Geschwader hat am 14. April Hongkong verlassen. Es wird vom 24. April bis 11. Mai in Yokohama, vom 13. bis 20. Mai in Kobe liegen und Ende Mai zu Schießübungen in Wei-Hai-Wei eintreffen.

„Hermes“ ist als Flaggschiff zum Kapgeschwader getreten.

„Hermione“ ging zur Ablösung der „Forte“ nach der Kapstation.

Das Vermessungsschiff „Fantome“ hat die Ausreise nach Australien angetreten um „Penguin“, der ausrangiert worden ist, zu ersetzen.

„Diadem“ ist von Ostasien zurückgekehrt und tritt zur Portsmouth-Division der Heimatflotte.

— „Dreadnought“. Die „Dreadnought“ traf am 27. März wieder in Portsmouth ein, nachdem sie Trinidad um Mitternacht am 17./18. verlassen hatte. Sie hat diese Reise mit 16,5 Seemeilen Durchschnittsgeschwindigkeit zurückgelegt, was als gute Leistung zu bezeichnen ist, wenn auch berücksichtigt werden muß, daß sie wahrscheinlich viel Strom mit gehabt haben wird. Das Schiff ist zunächst in Portsmouth geblieben zu Reparaturen, die am 1. Mai beendigt sein sollen. Es handelt sich wohl hauptsächlich um Reparaturen an den Kesseln, denn, wie bekannt wird, hat „Dreadnought“ auf ihrer Reise zweimal Kesselhavarien gehabt. Die erste Havarie, die noch während des Aufenthalts des Schiffes im Mittelmeer stattfand, hatte zur Folge, daß der betreffende Kessel während der ganzen weiteren Dauer der Reise außer Betrieb gesetzt werden mußte. Es ist das deshalb bemerkenswert, weil demnach „Dreadnought“ die Fahrt von Gibraltar nach Trinidad mit nur 17 betriebsfähigen Kesseln zurückgelegt hat, trotzdem aber 17 Seemeilen Durchschnittsfahrt erreichen konnte. Die zweite Havarie, Platzen eines Kesselrohrs, ereignete sich auf der Fahrt nach Portsmouth. Der Schaden konnte mit Bordmitteln repariert werden, jedoch wurden drei Heizer schwer verbrüht. Im übrigen werden die Ergebnisse der ausgedehnten Erprobungsfahrt als in jeder Hinsicht günstig hingestellt, und die früheren Nachrichten über angebliche Mängel des Schiffes, insbesondere über schlechte Dreh- und Manövriereigenschaften, und über die unerträgliche Hitze in den Maschinenräumen als Übertreibungen bezeichnet. Es sei hier bemerkt, daß im „Engineer“ der Drehkreis der „Dreadnought“ zu 790 m angegeben wurde.

— Artillerie. Nach Auskunft, die der Sekretär der Admiralität im Unterhause gab, wird der Grundsatz, für je vier an Bord aufgestellte schwere Geschütze ein Reservegeschütz bereitzuhalten, auch bei den Schiffen der „Dreadnought“- und „Invincible“-Klasse in Geltung bleiben.

Die Bedingungen für das Geschützführer-Preisschießen mit schweren und mittleren Geschützen, das inzwischen seinen Anfang genommen hat, sind in diesem Jahre geändert, und zwar wesentlich verschärft worden. Die Schußentfernung (Querabentfernung) ist von 1260 m auf 2160 m erhöht worden. Die Scheibe ist zwar die gleiche geblieben (6,6 × 5,1 m), jedoch werden nur noch Pfortentreffer gerechnet, während bisher nur Scheibentreffer verlangt wurden. Die Pforte ist für Schießübungen mit 30,5 cm- und 25,4 cm-Geschützen 4,3 × 4,3 m groß, für die übrigen Geschütze (23,4, 19 und 15,2 cm) 3,0 × 2,4 m. Bis auf weiteres werden jedoch auch Scheibentreffer mit erwähnt, um einen Vergleich mit den Schießleistungen früherer Jahre zu haben. Als Grund für die Erhöhung der Schießentfernung wird die Verbesserung der Fernrohrvisierungen in den letzten Jahren angegeben.

Trotz der erschwerten Bedingungen sind die bisher bekannt gewordenen Ergebnisse des Geschützführer-Preisschießens in den verschiedenen Verbänden mindestens ebenso gut wie in den früheren Jahren. Einige der besten Ergebnisse sind die folgenden:

	Kaliber:	Schußzahl:	Scheibentreffer:	Pforten:
„Albemarle“	30,5 cm	17	12	9
	15,2 cm	97	88	56
„Caesar“	30,5 cm	17	8	6
	15,2 cm	101	93 (7,75 pro Minute)	52
„Devonshire“	19,0 cm	34	28	10
	15,2 cm	35	31	25

Um eine gerechte Beurteilung der Schießleistungen zu erreichen, ist angeordnet worden, daß alle Schiffe nur unter den günstigsten Beleuchtungsverhältnissen das Preisschießen abhalten sollen.

— Neue Kadettenschulschiffe. Der bisher als Kadettenschulschiff dienende große geschützte Kreuzer „Isis“ stellte am 19. April in Devonport außer Dienst. Als Ersatz für „Isis“ sollen die beiden Panzerkreuzer „Cornwall“ und „Cumberland“ in Dienst kommen. Die Kadetten werden auf diesen Kreuzern, entsprechend dem neuen Ausbildungssystem, an Babcock & Wilcox- bezw. an Belleville-Wasserrohrkesseln ausgebildet werden.

— Neubauten. Panzerkreuzer „Invincible“ lief am 13. April in Elswick bei Armstrong, Whitworth & Co., vom Stapel. Der Stapellauf des „Inflexible“, der auf den 30. März festgesetzt war, mußte auf einige Wochen verschoben werden, da sich Risse in den Gußstücken der Stevenrohre zeigten.

Auf der Werft Pembroke wurde am 8. April mit den Vorbereitungen zur Kiellegung der „Boadicea“ begonnen. Das Schiff soll in 21 Monaten fertiggestellt werden.

Wie amtlich bekannt gegeben, soll der auf der Werft Pembroke im Bau befindliche Panzerkreuzer „Defence“ am 27. April vom Stapel laufen; Termin der Fertigstellung für „Defence“ ist Dezember 1908, für „Minotaur“ und „Shannon“ Ende März 1908.

Über den Panzerkreuzer „Minotaur“ sind folgende Einzelheiten bekannt geworden: Holz ist auf dem Schiffe fast gänzlich vermieden. Die wasserdichten Schotten sind besonders stark und ohne jede Tür. Für den Verkehr sind sieben elektrische Aufzüge vorhanden. Armierung: vier 23,4 cm-, zehn 19 cm- und sechzehn 7,6 cm-Geschütze; Torpedoarmierung: drei 45 cm-Unterwasserrohre. Gürtelpanzer hinten 76, mittschiffs 178, vorne 102 mm stark. Der vordere Kommandoturm ist klein, kreisrund und ohne Tür. Eingang durch Panzerschacht von unten. Er besteht aus drei durch Nuten verbundenen Teilen, Panzerstärke 305 mm. Turmdecke 76 mm stark. Sehschlitze nach vorne und den Seiten 15 cm breit. Der hintere Kommandoturm steht auf dem Aufbaudeck, er ist oval und von sehr geringen Dimensionen. Bemerkenswert ist, daß Turmwand und Turmdecke aus einem einzigen Gußstück von 76 mm Stärke hergestellt sind. Sehschlitze nur nach achtern und den Seiten, 10 cm breit. Eingang ebenfalls von unten durch Panzerschacht. Es heißt, daß dieser Turm als Modell für die Türme aller neueren Schiffe dienen soll. Der Kreuzer erhält Torpedoschutznetze, während die früheren Panzerkreuzer bis zur „Duke of Edinburgh“-Klasse keine Netze hatten.

— Unfälle. Eine ganze Reihe von Unfällen ist in den letzten Wochen in der englischen Marine zu verzeichnen.

Ende März kollidierte der Panzerkreuzer „Bedford“ auf der Ausreise nach Ostasien mit dem englischen Dampfer „Castello“.

Am 23. März kollidierte das Linienschiff „Africa“ bei Portland mit dem P. & O.-Dampfer „Ormuz“. Die Schuld soll den Handelsdampfer treffen, der vor der in einer

dreireihigen Formation marschierenden Kanalflotte vorbeizukommen suchte und hierbei von „Africa“, dem Führerschiff einer Reihe, leicht gerammt wurde.

Der Panzerkreuzer „Achilles“ geriet am 1. April in der Nähe der Einfahrt der neuen Werft in Keyham (Devonport) auf Grund, konnte aber mit der nächsten Flut wieder abgebracht werden, ohne wesentlichen Schaden erlitten zu haben.

Am 8. April kam das Linienschiff „Trafalgar“, als es den Hamoaze abwärts steuerte, bei Devils Point (Stonehouse) fest. Es konnte nach $1^1/_2$ Stunden mit verhältnismäßig geringen Beschädigungen wieder flott gemacht werden. Ursache der Grundberührung soll ein falsch verstandenes Ruderkommando gewesen sein.

Am 11. April rammte der Zerstörer „Colne“ den Zerstörer „Falcon“ bei Gelegenheit von Übungen in der Nähe von Dover. „Falcon“ erhielt ein unter Wasser reichendes Leck im Heizerwohnraum, auf „Colne“ wurde der Bug aufgerissen und verbogen. Da ruhiges Wetter war, konnten beide Boote noch Dover erreichen.

Am 12. April wurde bei Devonport beim Evolutionieren der Zerstörer „Osprey“ vom Zerstörer „Ferret“ gerammt. „Osprey“ wurde am Bug stark beschädigt.

Am 19. April stieß der Zerstörer „Ariel“ bei Nachtübungen vor Malta gegen den Wellenbrecher und sank. Ein Mann der Besatzung ertrank.

Von kleineren Unfällen sind noch zu nennen: Torpedokanonenboot „Hazard“ kollidierte mit dem Unterseeboot „C 4“; letzteres blieb unbeschädigt, „Hazard“ erhielt ein Leck unter Wasser. 13. April: Scout „Adventure“ überlief ein Fischerfahrzeug. 13. April: Leichte Kollision zwischen den Zerstörern „Vixen“ und „Daring“ in Devonport. 3. April: Torpedoboot „89“ bei Gibraltar auf Grund geraten und wieder abgebracht.

Das Linienschiff „Commonwealth“, das im Februar von „Albemarle“ gerammt wurde, ist von Gibraltar nach Plymouth überführt worden, wo es endgültig repariert wird. Die Kosten sollen über 120 000 Mark betragen.

— Kohlen. Für Angelegenheiten des Bekohlungswesens der Flotte waren bisher in den drei Hauptkriegshäfen verabschiedete Offiziere bei den Werften angestellt. Dieser Dienst soll vom 1. Juli ab von aktiven Seeoffizieren, und zwar Leutnants, versehen werden.

Einen neuen Kohlenrekord hat in der englischen Marine das Linienschiff „Implacable“ errungen. Es nahm am 18. April in Malta 1050 Tonnen mit einem Durchschnitt von 394 Tonnen in der Stunde über.

— Heizöl. In Chatham sind drei neue 500 Tonnen-Ölprähme erbaut worden, denen einstweilen die Versorgung der auf dem Medway liegenden Kriegschiffe mit Heizöl zufällt, bis die geplante Tankanlage fertig ist (vgl. Märzheft 1907).

— Reparaturen. Mit der Wiederinstandsetzung des großen geschützten Kreuzers „Gibraltar“, der seit mehr als zwei Jahren außer Dienst und teilweise abgerüstet in der Werft Devonport liegt, soll jetzt auf Anordnung der Admiralität begonnen werden. Im Etat sind hierfür 600 000 Mark ausgeworfen, wovon etwa zwei Drittel auf Maschinen- und Kesselreparaturen kommen.

— Spezialschiffe. Als drittes Streuminenschiff soll der kleine Kreuzer „Latona“ eingerichtet werden.

— Verkauf ausrangierter Schiffe. Bei dem Verkauf ausrangierter Schiffe auf der Werft Chatham am 9. April wurden folgende Preise erzielt: für Linienschiff „Sanspareil“ rund 542 600 Mark, Linienschiff „Conqueror“ rund 343 700 Mark, Panzerkreuzer „Undaunted“ rund 293 700 Mark, Torpedokanonenboot „Alarm“ rund 74 500 Mark, Zerstörer „Skate“ rund 6200 Mark.

— Häfen, Werften. Die Arbeiten an der Verlängerung des Trockendocks Nr. 15 auf der Werft Portsmouth sind jetzt soweit vorgeschritten, daß in nächster Zeit

mit dem Beseitigen der Scheidewand zwischen dem alten Dock und der Verlängerung begonnen werden kann. Das verlängerte Dock wird 186 m lang sein.

— Änderungen in den Befehlsverhältnissen über die Truppenteile im Mittelmeer. Am 1. Mai 1907 sollen sämtliche englischen Truppenteile im Mittelmeer dem gemeinsamen Oberbefehl eines Generals mit dem Sitz in Malta unterstellt werden. Erster Inhaber der neuen Stellung wird der Herzog von Connaught sein. Gegenwärtig sind im Mittelmeer 17 120 Mann stationiert, und zwar in Malta (einschließlich Kreta) 7500, Gibraltar 3800, Cypern 120, Egypten 5700.

— Kolonien. Die Regierung des australischen Staatenbundes hat beschlossen, bei Williamstown eine Kriegswerft zu errichten, zunächst in kleinerem Umfange zum Bau von Torpedofahrzeugen.

Das der Kolonie Neuseeland von der englischen Admiralität als Schiffsjungenschulschiff überlassene Kanonenboot „Sparrow“ hat den Namen „Amokura“ erhalten. Es ist zur Aufnahme von 75 Schiffsjungen eingerichtet worden.

Frankreich. Die „Iéna“-Katastrophe hat außer der Einsetzung von Untersuchungskommissionen seitens des Senates und der Kammer auch dazu geführt, daß der Präsident der Republik auf Antrag des Kriegs- und des Marineministers beim Ministerrat eine militärisch-technische Untersuchungskommission mit weitgehenden Vollmachten ausgestattet und damit beauftragt hat, geeignete Maßnahmen zu suchen, um die Herstellung und Aufbewahrung des derzeitigen Pulvers hinsichtlich seiner ballistischen Eigenschaften und seiner Haltbarkeit zu verbessern, dasselbe mit den ausländischen und den durch die Privatindustrie in Frankreich hergestellten Pulversorten zu vergleichen und Vorschläge für die etwaige Wahl eines geeigneteren Pulvers zu machen. Der Kommission gehören je drei Gelehrte, Fabrikanten, Armeeoffiziere und Seeoffiziere an; ihr sollen alle Akten zugänglich gemacht und Versuche jeder Art ermöglicht werden.

Die Verhandlungen der Interpellationen, die aus Anlaß der „Iéna“-Katastrophe in Senat und Kammer an die Regierung gerichtet wurden, bewegten sich wie verständlich wesentlich auf technischem Gebiet, nur Vizeadmiral Bienaimé betrachtete die Sachlage von höherem Standpunkte aus, indem er die Ausschaltung des Einflusses der Seeoffiziere, wie sie mit der Änderung der Stellung des Chefs des Generalstabes der Marine durch Minister de Lanessan und die sich daran anschließende Verdrängung der Seeoffiziere aus dem Ministerium für die mangelhaften inneren Zustände der Marine verantwortlich machte.

Auch die Senatskommission, die ihre Untersuchung in Toulon bereits beendet hat, während die Kammerkommission sich über den „Iéna“-Unfall hinausgehende Ziele gesteckt hat, äußert sich dahin, daß zwischen den Seeoffizier-, Artillerieoffizier- und Bauingenieurkorps kein gemeinsames Band vorhanden sei und eine höhere Stelle fehle, die diese Korps zu harmonischem Zusammenarbeiten verbinde; hierin sei der Grund für die gegenwärtige Lage der Marine zu suchen.

Dieser Bericht gibt als Ursache der Explosionen ebenso wie der der militärischen Untersuchungskommission des Admirals Germinet Zersetzung des Pulvers B und dessen Aufbewahrung mit Schwarzpulver zusammen an.

Marineminister Thomson hatte in den Verhandlungen der gesetzgebenden Körperschaften einen schweren Stand, doch drang er auch in der Kammer mit dem Antrag auf einfache Tagesordnung durch und veranlaßte Admiral Bienaimé zur Zurückziehung seiner Tagesordnung, die nach Ansicht des Ministers einen Tadel der Verwaltung enthielt. So nachdrücklich Minister Thomson auch für die Beamten des Ministeriums eintrat, so läßt sich doch nicht von der Hand weisen, daß in einzelnen wichtigen Fragen,

wie z. B. bei dem Ersatz der auf Antrag des Schiffskommandos entfernten Kühlvorrichtung der Munitionsräume durch elektrische Lüftungseinrichtung, ein bedauerlicher Schlendrian geherrscht hat, der nur durch das Fehlen einer straffen Zusammenfassung aller Dienstzweige in der Hand eines militärisch und technisch zuständigen Beraters des Ministers erklärlich ist.

— Organisation. Die Lehrgänge zur Ausbildung von Funkentelegraphisten in Brest und Toulon beginnen in Zukunft am 1. März, 1. Juli, 1. November und dauern je 4 Monate.

— Die fertige Flotte. Linienschiff „République" ist nunmehr in das Mittelmeergeschwader eingetreten. Dieses übte vom 9. April an in der Nähe von Toulon unter Mitheranziehung der Reserveformationen, so daß drei Geschwader gebildet wurden, die gegeneinander Gefechtsübungen vornahmen.

Die geplanten Übungen zur Erprobung der neuen Taktik wurden nicht ausgeführt, da sich inzwischen die Mitglieder der Kommission für Seetaktik und Signalbuch über die strittigen Punkte geeinigt haben.

Vom 1. Mai ab soll das Geschwader aus vier Divisionen bestehen:

1. „Suffren" ⚑, „République", „Patrie", }
2. „St. Louis", „Gaulois", „Charlemagne", } das ganze Jahr vollbesetzt in Dienst,
3. „Masséna", „Jauréguiberry", „Bouvet, }
4. „Brennus", „Charles Martel", „Carnot", } mit verminderter Besatzung in Dienst.

Die 1. und 2. Division hat 18 Seemeilen, die 3. und 4. Division 17 Seemeilen Divisionsgeschwindigkeit. Die 3. Division wird auch als Reserve-, die 4. als Schuldivision bezeichnet.

Die Panzerkreuzer des Nordgeschwaders befanden sich Anfang April noch größtenteils im Zustande der Ausbesserung in Brest, so daß am 9. nur „Léon Gambetta" und „Amiral Aube" mit sechs Torpedobootsjägern zu Schießübungen auslaufen konnten.

Linienschiffe „Courbet", „Formidable" „Dévastation" in Brest, „Amiral Baudin" in Toulon sind aus der normalen in die Spezialreserve überführt worden mit je 71 Köpfen Besatzung.

Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc" und geschützter Kreuzer „Lalande" wurden am 25. März nach Tanger gesandt.

Kreuzer „Lavoisier" wurde in Brest zum Fischereischutz bei Island in Dienst gestellt.

Transportschiff „Calédonien" stellte am 15. April in Toulon in Dienst, um als Ersatz des Taklerschulschiffes „Saône" in Brest einzutreten.

„Chasseloup-Laubat" stellte als Ersatz des „Jean Bart" in der atlantischen Division in Dienst.

— Torpedobootsflottillen. In letzter Zeit kamen auf Torpedoboot „146" in Cherbourg und „289" in Ajaccio Brüche von Kesselrohren vor; dabei wurden je zwei Mann, einer davon tödlich, verletzt. „289" trieb 8 Stunden lang bewegungslos in See, ehe es geborgen werden konnte. Bei Ajaccio wurde Torpedoboot „263" vom Torpedoboot „Épée" so unglücklich gerammt, daß es vom Backbord zwischen den Schornsteinen ein 3 m breites und 2 m hohes Loch erhielt; es konnte jedoch auf der Insel Rousse auf Strand gesetzt werden. Zwei Heizer wurden dabei tödlich verbrüht.

In einer Besprechung der mobilmachungsmäßigen Übung des letzten Vierteljahres dringt der Minister darauf, daß die Nachtübungen mehr gefördert werden; es wurden nämlich von 96 Fahrzeugen 74 Torpedos bei Tage und nur 31 bei Nacht verfeuert.

Bei der kürzlichen Mobilmachung der drei Divisionen der ersten Flottille des Ozeans liefen die Boote 3 Stunden nach erhaltenem Mobilmachungsbefehl von Brest aus.

— Unterseebootsflottillen. Unterseeboot „Opale" hat bei der 6stündigen Probefahrt 10,8 Seemeilen Fahrt über Wasser mit seinem Petroleummotor erreicht.

Google

Bei einer Fahrt am 30. März mit 12 Seemeilen wurden durch die Erschütterungen der Maschinen einige Nieten im Vorschiff locker, so daß eine mehrtägige Reparatur nötig wurde.

— Die Flotte im Bau. An der Fertigstellung des Panzerkreuzers „Victor Hugo“ wird in Lorient mit Überstunden gearbeitet. Auf Linienschiff „Justice“ sind die 30,5 cm- und 19,4 cm-Kanonen aufgestellt, die Hilfsmaschinen wurden erprobt. Auf Linienschiff „Démocratie“ sind die 19,4 cm-Kanonen aufgestellt.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Victor Hugo“ hat in der ersten Aprilwoche zufriedenstellend die Manövrierproben erledigt.

— Häfen und Werften. Kriegsminister General Picquard wohnte am 12. April in Toulon dem Schießen der neuen 24 cm-Geschütze der Batterie St. Marguérite bei, deren Feuergeschwindigkeit gegen früher sehr gesteigert ist.

Auf der Werft Toulon brach in der Nacht vom 22. zum 23. April ein großes Schadenfeuer aus, durch welches mehrere Magazine und Werkstätten vernichtet wurden.

— Versuche. Die französische Marine will zum Schießen nach geschleppten Scheiben im Geschwader übergehen. Zu dem Zwecke ist die Vornahme von Versuchen über die zulässige Mindestlänge der Schleppleine der Artillerie-Schießkommission übertragen worden.

— Sonstiges. Der gestrandete Kreuzer „Jean Bart“ ist als verloren aufgegeben, der Rumpf zum Abbruch verkauft worden, nachdem das wertvolle Inventar und Material geborgen ist.

Auf „Jéna“ ist die Munition nunmehr entfernt; bei der Explosion wurden in Mitleidenschaft gezogen 111 Ladungen für 30,5 cm-Kanonen, 1100 kg Schwarzpulver und 2500 kg Pulver für die anderen Kaliber.

Zwischen dem Generalgouvernement von Französisch-Westafrika und der Reederei J. A. Delmar & Cie. zu Bordeaux ist ein Vertrag abgeschlossen, demzufolge vom 1. Februar ab diese jährlich 12 Fahrten zwischen Dakar und der Lévrier-Bucht und 26 zwischen Dakar, Bathurst, Zighinchor und Bissao mit ihren Dampfern zu machen hat.

— Fachliteratur. Die Parlamentsverhandlungen über die „Jéna“-Katastrophe geben der Fach- und Tagespresse Anlaß zu Urteilen über den derzeitigen inneren Zustand der französischen Marine, die darin gipfeln, daß den Seeoffizieren nicht genügender Einfluß auf die einzelnen Dienstzweige zugebilligt wird und daß die unter Pelletan eingerissene Verschleppung wichtiger Angelegenheiten im Ministerium und die Lockerung der Manneszucht noch nicht überwunden seien. Am schlimmsten komme dies bei den Werftarbeitern und demgemäß in den Leistungen der Werften zum Ausdruck.

„Le Yacht“ fordert gemeinsame Erziehung der Seeoffizier- und Bauingenieuranwärter.

Vereinigte Staaten von Amerika. Nach den neuesten Nachrichten hält man in der Union den Krieg der mittelamerikanischen Republiken für beendet und erwartet einen engeren Zusammenschluß dieser Staaten in Anlehnung an die Union. Mit besonderer Befriedigung wird berichtet, daß der Krieg infolge der Anwesenheit der Schiffe des pazifischen Geschwaders, besonders der „Marietta“, nicht die bei derartigen Kämpfen üblichen Schlächtereien aufgewiesen habe, sondern nach den allgemeinen Kriegsregeln geführt worden sei. Die „Marietta“ habe in Truxillo und Leiba Seesoldaten gelandet und nicht nur die amerikanischen Konsuln geschützt, sondern auch durch Abpatrouillieren der Städte Plünderungen verhindert. — Während jedoch mit Bezug auf die Zustände in Mittelamerika eine ruhige Auffassung Platz gegriffen hat, werden die Aussichten eines

Krieges mit Japan noch immer lebhaft erörtert, und zwei namhafte Politiker haben sich in dieser Richtung kürzlich in bemerkenswerter Weise geäußert. Einem Befrager gegenüber hat der bekannte Vorsitzende des Marineausschusses des Repräsentantenhauses, Mr. Foß, sich wie folgt ausgesprochen: „Unser Ziel muß die Eroberung des Stillen Ozeans sein, und wir werden ihn erobern, nicht durch das Schwert, sondern durch amerikanische Waren in dem Handel, der uns gehören wird. Zum Schutze dieses Handels und unserer Besitzungen im Stillen Ozean bedürfen wir einer starken Flotte, welche einen Angriff auf uns zu einem äußerst gefährlichen Unternehmen machen wird. Während des verflossenen Jahrhunderts hatten wir fast lediglich Beziehungen zu Europa und wir haben deshalb unsere Flotte am Atlantischen Ozean ausgebaut. Unter den neuen Verhältnissen jedoch, bei dem Anwachsen der Bevölkerung und der Ausbreitung von Handel und Wohlstand über den Stillen Ozean bedürfen wir einer starken Flottenmacht an unserer Westküste. Dafür müssen viele Millionen ausgegeben werden. Es ist behauptet worden, daß der Bau des Panamakanals praktisch unsere Flotte verdoppeln würde, weil er die Entfernung zwischen den beiden großen Meeren abkürzt. Man muß sich dabei aber vergegenwärtigen, daß die Vollendung des Panamakanals die Karaibische See zu einem westlichen Mittelmeer machen wird, auf welchem die Nationen der Erde um Handelsvorteile im Wettstreite stehen werden. Unser Handel in Süd- und Mittelamerika und in Mexiko wird sich weiter entwickeln und wir bedürfen hier einer stärkeren Flotte zu seinem Schutze. Unsere jetzige Flotte wird zum Schutze des Atlantischen Ozeans gebraucht und muß auch hier weiter ausgebaut werden. Dazu müssen wir auch eine große pazifische Flotte haben. Während der nächsten beiden Menschenalter wird unsere Entwicklung als Nation sich nach dem Süden und über den Stillen Ozean hinaus richten und die Geschichte dieser Entwicklung wird noch romantischer werden als die Völkerwanderung quer durch unser Land von 1850 bis 1895. Ich denke dabei nicht an einen nahen Krieg mit Japan. Unser Ehrgeiz und unser Handel werden kollidieren, aber Japan ist jetzt zu arm zum Kriegführen. Es hat alles ausgegeben, was es besaß, und wird sich keine neuen Sorgen aufladen.“ Aus dem Munde eines Mannes, dessen Stimme bei der Entwicklung der Marine jedenfalls von großem Gewichte ist, erschien diese Äußerung interessant genug, um sie ausführlich wiederzugeben. Anderseits sprach sich der frühere Schatzsekretär Shaw bei einem offiziellen Festessen sehr entschieden für die Verdoppelung der Geleise der großen Überlandbahnen aus. Er ging zwar von der Notwendigkeit dieser Maßnahme für die allgemeinen Verkehrsinteressen aus, betonte dann aber, daß, falls die Zusammenziehung einer starken Truppenmacht an der pazifischen Küste notwendig werden sollte, alle jetzigen Bahnen zusammen eine Armee mit Ausrüstung und Vorräten erst in 6 Monaten über den Kontinent zu befördern vermöchten. Das „Army and Navy Journal“ sagt dazu, Mr. Shaw habe die Stärke dieser Armee nicht genannt; wenn er aber eine Stärke von 500 000 Mann gemeint habe, so treffe seine Schätzung ziemlich zu. Wohl seien die Verkehrsverhältnisse des Landes denen Rußlands in Sibirien außerordentlich überlegen, wenn es sich aber um den Transport von einer halben Million Mann handeln würde, so würde man mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, ganz abgesehen davon, daß die Truppentransporte das Geschäftsleben in heillose Verwirrung bringen und den Überlandhandel zeitweise lahmlegen würden.

Als ein Beweis für die herzlichen Beziehungen zu England wird es begrüßt, daß König Eduard der Union eine Büste Nelsons gestiftet hat, welche vor der Marineakademie zu Annapolis aufgestellt werden soll. Als Schmuck für diese Büste stickt nach Zeitungsmeldungen die Königin von England eigenhändig eine englische Flagge, und man erwartet, daß Mrs. Roosevelt als Gegenstück eine amerikanische Flagge liefern wird.

— Personal. 1. Der kürzlich erst beförderte Kontreadmiral Tilley ist gestorben; an seiner Stelle wurde der Kapitän zur See Merrell befördert.

2. Der Jahrgang 1901 der Marineakademie ist jetzt zum Offizier befördert worden. Dadurch ist das Seeoffizierkorps um 106 Leutnants verstärkt worden.

3. Gegenüber neuerdings ausgestreuten Behauptungen, nach welchen sich im Seeoffizierkorps ein zunehmender Kastengeist entwickelt und für Mannschaften die Aussicht auf Beförderung zum Offizier schwinde, wird im „Army and Navy Journal" ausgeführt, daß von 1350 Seeoffizieren 426 aus dem Mannschaftsstande hervorgegangen sind; in beiden Zahlen sind die Deckoffiziere einbegriffen.

— Geschwadertätigkeit. 1. Inzwischen sind nun auch die Linienschiffe „Virginia", „Georgia", „New Jersey" und „Rhode Island" (2. Division) und der Panzerkreuzer „St. Louis" (5. Division) in die atlantische Flotte eingetreten, wodurch diese nahezu vollzählig geworden ist. Es fehlen jetzt nur noch die beiden Panzerkreuzer „Tennessee" und „Washington". Die neuen Schiffe waren nach den letzten Nachrichten noch mit Schießübungen beschäftigt, während die übrigen nach Hampton-Reede gegangen waren, um sich für die Teilnahme an der Jamestown-Ausstellung vorzubereiten. Das Linienschiff „Connecticut" soll erst nach dieser reparieren. Die Beschädigungen des Schiffes bei der Grundberührung vor Culebra scheinen doch größer zu sein, als zugegeben wurde. Das läßt sich aus der Ablösung und verhältnismäßig schweren Bestrafung des Kommandanten, Kapitäns zur See Swift, schließen. Derselbe wurde vom Kriegsgericht wegen Unaufmerksamkeit und Dienstvernachlässigung bei der Navigierung zur Dienstenthebung auf 1 Jahr mit halbem Bordgehalt und zum Verlust von fünf Nummern im Dienstalter verurteilt, gleichzeitig wurde aber auch wegen seiner bisherigen hervorragenden Dienste eine Milderung der Strafe empfohlen. Diese ist denn auch auf 9 Monate bzw. 3 Nummern ermäßigt worden. Im Gegensatze zu dem früheren Gebrauch sind aber bei der Veröffentlichung die Urteilsgründe und damit die näheren Umstände bei der Grundberührung und Beschädigung fortgelassen worden.

2. Auf dem Linienschiff „Georgia" brach kurz vor dem Eintritt in die Flotte eine Masernepidemie aus, welche die Ausschiffung von 50 Mann nötig machte.

3. Auch das bisherige pazifische Geschwader ist durch den Eintritt der Kreuzer „Chicago" und „Milwaukee" vollzählig geworden. Die bereits angeordnete Formierung der Flotte des Stillen Ozeans war nach den letzten Nachrichten noch nicht offiziell durchgeführt. Das bisherige pazifische Geschwader soll unter dem bisherigen Geschwaderchef 2. Division dieser Flotte werden.

4. Über den Oberbefehl über die Flotte des Stillen Ozeans ist Definitives noch nicht bekannt. Einstweilen hat der bisherige zweite Admiral der asiatischen Flotte, Kontreadmiral Dayton, den Befehl übernommen, nachdem der bisherige Flottenchef, Kontreadmiral Brownson, die Heimreise angetreten hat, um Chef des Bureau of Navigation zu werden.

5. Die Kreuzer „Denver" und „Cleveland" sowie der Panzerkreuzer „St. Louis" sind für die Vertretung der amerikanischen Flotte bei der Fulton-Feier in Bordeaux am 1. Juni in Aussicht genommen. Nach Zeitungsmeldungen sollen von dort die beiden erstgenannten Kreuzer zur asiatischen Flotte abgehen.

6. Ein Unterseebootsverband, die „1. Untersee-Torpedobootsflottille", ist aus den Booten „Shark", „Porpoise" und „Plunger" und dem Tender „Nina" gebildet und dem Bureau of Navigation direkt unterstellt worden.

— Artilleristisches. 1. Zur Feststellung der Wirkung, welche schwere Geschütze, die über einen Geschützturm hinweg feuern, auf die Insassen dieses Turmes ausüben, war auf dem Monitor „Florida" ein 30,5 cm-Geschütz erhöht aufgestellt worden und feuerte über den vorderen Turm hinweg. Im Turme waren verschiedene Druckmeßapparate angebracht. Nachdem je ein Schuß mit Erhöhung bzw. Senkung der Mündung und verminderter Ladung gefeuert waren, ohne daß die Meßapparate eine nennenswerte Störung angezeigt hatten, begaben sich die Offiziere der Versuchskommission in den Turm und es wurde zunächst noch ein Schuß mit verminderter Ladung und sodann zwei Schuß mit voller Ladung gefeuert, ohne daß die Kommissionsmitglieder

größere Erschütterungen verspürten, die den Aufenthalt im Turm bedenklich gemacht hätten. Das Schiff erfuhr keine Beschädigungen. Die Versuche sollen mit geänderter Geschützaufstellung fortgesetzt werden.

2. Da die Wirkung des bisherigen schwersten Küstengeschützes, der 30,5 cm-Kanone, in Zukunft nicht mehr ausreichend erscheint und anderseits die Lebensdauer dieser Geschütze bei Verwendung der vollen Ladung zu kurz ist, so beabsichtigt man, ein 14zölliges (35,6 cm) Geschütz einzuführen. Das Geschütz soll leichter und billiger werden, als die 30,5 cm-Kanone, und dabei neben größerer Wirkung eine viermal größere Lebensdauer erreichen, weil es mit geringerer Ladung feuert. Es sollen zunächst drei solcher Geschütze hergestellt werden, und zwar Mantelrohre, nicht Drahtrohre, denen man nicht recht traut. Es wird dabei geltend gemacht, daß Vergleichsversuche mit Drahtrohren, deren Ergebnis zweifelhaft sei, zuviel Geld und Zeit kosten und daher die Verstärkung der Küstenartillerie verzögern würde.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. April d. Js.:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Scouts:	
„Nebraska"	99,2 %	„California"	99,6 %	„Chester"	71,9 %
„Kansas"	99,6 „	„South Dakota"	97,1 „	„Birmingham"	67,4 „
„Mississippi"	81,4 „	„North Carolina"	75,8 „	„Salem"	68,3 „
„Idaho"	73,7 „	„Montana"	70,9 „		
„New Hampshire"	64,7 „			Unterseeboote:	
„South Carolina"	9,4 „			Nr. 9 „Octopus"	91,5 %
„Michigan"	11,1 „			„ 10 „Viper"	90,6 „
				„ 11 „Cuttlefish"	92,5 „
				„ 12 „Tarantula"	90,4 „

2. Das neue Linienschiff „Georgia" hat bei der Abnahmeprobefahrt während 4 Stunden mit voller Maschinenleistung eine Geschwindigkeit von 19,05 Knoten und bei der 24stündigen Dauerfahrt 17,92 Knoten erzielt.

3. Der Kreuzer „San Francisco" wird als Streuminenschiff eingerichtet. Seine Bewaffnung soll aus 5zölligen (12,7 cm) Geschützen bestehen.

4. Für den schon vor 2 Jahren bewilligten Geschwaderkohlendampfer „Vestal" ist inzwischen am 25. Januar d. Js., wie jetzt erst bekannt wird, auf der Werft New-York die Kiellegung erfolgt. An dem zweiten Kohlendampfer „Prometheus", welcher in San Francisco gebaut wird, haben die Arbeiten im März begonnen.

5. Am 30. März sind bei der Fore River Company die Unterwasserboote „Viper" und „Tarantula" vom Stapel gelaufen, so daß nun alle vier im Bau befindlichen Boote sich zu Wasser befinden.

6. Der bekannte Schiffbauer Lewis Nixon hat die Pläne zu einem Torpedobootszerstörer entworfen, welcher den atlantischen Ozean in 4 Tagen durchqueren kann. Das Fahrzeug soll mit fünf Schrauben, deren jede von einem Explosionsmotor zu 6000 Pferdestärken getrieben wird, also mit 30 000 Pferdestärken, eine höchste Geschwindigkeit von 33 Seemeilen erreichen. Bei 30 Seemeilen Geschwindigkeit soll das 2000 Tonnen große Boot 3000 Seemeilen, bei ökonomischer Fahrt 16 000 Seemeilen dampfen können.

— Torpedowesen. 1. Die Torpedowerkstatt zu Newport, für welche 150 000 Dollars bewilligt worden sind, soll schleunigst eingerichtet werden. Es sollen dort alle Teile des Torpedos hergestellt werden außer den Luftkammern. Man will 200 Handwerker beschäftigen.

2. Neben dem bisherigen Torpedo, welcher auf 3500 Yards Laufstrecke eine Geschwindigkeit von 26,5 Knoten hat, werden Versuche mit einem vom Bureau of Ordnance konstruierten Torpedo gemacht, welcher auf 1000 Yards 35 Knoten läuft.

— Drahtlose Telegraphie. Auf der Funkstation Point Loma, Californien, wurden Depeschen aufgefangen, welche die 1768 Meilen entfernte Station Pensacola mit Schiffen der atlantischen Flotte bei Kap Henry und Guantanamo wechselte. Man erwartet danach, bald von der Ostküste der Union direkt nach der Westküste durch Funkspruch verkehren zu können.

— Verschiedenes. 1. Das günstige Ergebnis der Versuche mit Unterwassersignalen auf einigen Feuerschiffen hat zu dem Entschlusse geführt, alle wichtigeren Feuerschiffe an beiden Küsten der Union mit Signalvorrichtungen zu versehen, so daß, da auch Kanada sich zu dem gleichen Vorgehen entschlossen hat, demnächst beide nordamerikanischen Küsten mit Unterwassersignaleinrichtungen ausgestattet sein werden.

2. Der Präsident der Bethlehem Steel Company, C. Schwab, hat in der letzten Jahresversammlung die Absicht der Gesellschaft ausgesprochen, in Zukunft auf den Kriegschiffsbau für die amerikanische Flotte zu verzichten, weil sie dabei zu schlechte Geschäfte gemacht hat. Der Gesellschaft gehören außer verschiedenen kleineren Werften die Union Iron Works zu San Francisco, welche das Linienschiff „Oregon" gebaut und zur Zeit noch 3 Schiffe für die Flotte im Bau hat. Bei diesen letzteren Schiffen allein will die Gesellschaft im vorigen Jahre 1 725 000 Dollars zugesetzt haben. Den Hauptgrund hierfür findet Schwab in den fortwährenden Änderungen, welche das Marinedepartement während des Baues an den Plänen vornimmt, wodurch große Zeitverluste entstehen und die Werften ihre Arbeitsdispositionen nicht innehalten können. Bei diesem Verfahren könne die Gesellschaft für einen Privatkunden in $1^1/_2$ Monaten mehr Stahltonnage abliefern als für den Staat in 15 Jahren.

Japan. Stapelläufe. Das Linienschiff „Aki" ist am 15. April in Kure vom Stapel gelaufen. Von seinem Schwesterschiff „Satsuma", das am 15. November 1906 in Yokosuka vom Stapel lief und dessen Baudaten wir im Dezemberheft 1906 brachten, unterscheidet es sich dadurch, daß es Curtis-Turbinen an Stelle der Kolbenmaschinen erhält.

Weitere Stapelläufe stehen in diesem Jahre bevor: Panzerkreuzer „Kurama" in Yokosuka im September, Avisos „Mogami" (Nagasaki) im August, „Yodogawa" (Kobe) im Oktober und der kleine Kreuzer „Tone" (Sasebo) im September. Über den Stapellauf des Panzerkreuzers „Ibuki" ist Näheres noch nicht bekannt geworden.

— Neubauten. Anscheinend hat man sich in Japan doch entschließen müssen, wenigstens eins, wenn nicht zwei, der geplanten 21 000 Tonnen-Linienschiffe in England in Bau zu geben; jedenfalls bringt die englische Presse die Nachricht, daß eine besondere japanische Kommission unterwegs ist, um mit einer der großen englischen Werften Armstrong oder Vickers einen diesbezüglichen Vertrag abzuschließen. Die Angaben über die Armierung dieses Neubaus stimmen mit dem überein, was im Dezemberheft 1906 über das Projekt gesagt ist; die Panzerung soll 305 mm, die Geschwindigkeit 20 Seemeilen betragen. Als Lieferfrist werden zwei Jahre genannt. Vorsitzender der Kommission, welche inzwischen in Genua angekommen ist, ist der Admiral Yamamoto, welcher von 1898 bis 1906 Marineminister war.

Der Plan, alle Kriegschiffe auf heimischen Werften und aus heimischem Material zu bauen, ist also sehr bald wieder aufgegeben worden. Obgleich die Werft in Kure durch die Fertigstellung des Panzerkreuzers „Tsukuba" innerhalb 24 Monaten einen Beweis ihrer Leistungsfähigkeit gegeben hat, werden die Werften der schnellen Durchführung eines umfangreicheren Programms doch noch nicht gewachsen sein, zumal sie durch die Reparaturen der genommenen Schiffe noch sehr in Anspruch genommen werden. Die Herstellung von Panzerplatten durch das Stahlwerk in Wakamatsu scheint noch immer

nicht sichergestellt zu sein, und da man in Japan in bezug auf die Lieferung der schweren Schiffsgeschütze noch von Armstrong und Vickers abhängig ist, so werden diese beiden Firmen den Bau der Schiffe unter besonders vorteilhaften Bedingungen übernehmen können.

— Reparaturen. Über den Reparaturenzustand der genommenen russischen Schiffe berichtet „Engineer“ folgendes: Fertig sind „Iki“ (Nikolai), „Okinoschima“ (Apraxin), „Soya“ (Warjag); es werden fertig: „Sagami“ (Pereswjet) und „Tango“ (Poltawa) im November, „Iwami“ (Orel) im Juni, „Minoschima“ (Ssenjawin) im Mai oder Juni, „Tsugaru“ (Pallada) im November. Über „Suwo“ (Pobjeda) und „Hizen“ (Retwisan) verlautet nichts Bestimmtes; vielleicht ist die Reparatur mit Rücksicht auf die Kosten nicht lohnend. Über „Aso“ (Bajan) widersprechen die Nachrichten einander; obgleich das Schiff unzweifelhaft zu den am schwersten beschädigten gehörte, wurde schon seine Fertigstellung gemeldet, doch scheint die Nachricht verfrüht gewesen zu sein.

— Schiffsbewegungen. Die für die Jamestown-Revue bestimmten Schiffe Panzerkreuzer „Tsukuba“ und Kreuzer „Tschitose“ sind am 18. April in Gibraltar angekommen und haben am 22. die Reise fortgesetzt.

— Stahlwerk. Über das Stahlwerk Wakamatsu entnehmen wir dem „Engineering“ zur Vervollständigung unserer im Märzheft 1905 gebrachten Angaben die folgenden Daten: Der jährliche Kohlenverbrauch beträgt rund 500 000 Tonnen; eine gut eingerichtete Kohlenwäsche ist für die Koksöfen vorgesehen; der Preis des Koks beträgt an Ort und Stelle etwa 20 Mark pro Tonne. Es sind zwei Hochöfen in Betrieb und ein dritter ist im Bau; die beiden erstgenannten liefern ungefähr 300 Tonnen Roheisen in 24 Stunden. Von den verarbeiteten Erzen kommen ungefähr 80 Prozent von den Dayeh-Minen in der Nähe von Hankow (China); nach dem Vertrage mit der Minengesellschaft müssen jährlich mindestens 100 000 Tonnen Erz geliefert werden. Der Preis für letzteres stellt sich in Wakamatsu einschließlich der Fracht von 7 Mark auf 11 bis 14 Mark. Den Rest des Bedarfs an Erzen liefern japanische und koreanische Bergwerke, welche jedoch nicht so günstig liegen, wie die chinesischen Minen.

Für die Stahlerzeugung dienen zwei Bessemerapparate und acht Siemens-Martin-Öfen, welche zusammen ungefähr 600 Tonnen Stahl in 24 Stunden liefern. Die Gesamtleistung beträgt zur Zeit etwa 90 000 Tonnen Stahl im Jahr, doch hofft man in einigen Jahren die Produktion auf das Doppelte zu steigern. Der Stahl wird in den Walzwerken weiter verarbeitet und geht dann zum größten Teil in die Marineverwaltung über, während Kriegsministerium und Eisenbahnverwaltung den Rest übernehmen. Die Regierungswerften beziehen ihr Material in erster Linie aus Wakamatsu, wo Schiffbaustahl aller Art hergestellt wird; Panzerplatten werden jedoch noch nicht gemacht.

Die Zahl der beschäftigten Arbeiter beträgt etwa 10 000, die Löhne von 0,40 Mark bis 3,90 Mark beziehen.

Die Einrichtung eines weiteren Eisen- und Stahlwerkes ist auf Hokkaido (der Nord-Insel) und zwar in der Nähe des Hauptkohlenausfuhrhafens Mororan mit einem Kapital von 10 Millionen Yen (21 Millionen Mark) geplant. Beteiligt an dem Unternehmen sind die Hokkaido Tanko Tetsudo Kaischa (H. Kohlen- und Eisenbahn-Gesellschaft) sowie die englischen Firmen Armstrong Whitworth & Co. und Vickers Maxim & Sons.

Italien. Der heimkehrende Kreuzer „Marco Polo“ hat sich auf der Rückreise noch längere Zeit an der ostafrikanischen Küste aufgehalten; am 1. April traf er in Aden ein und ging dann nach Assab und Massaua weiter. Der kleine Kreuzer „Vesuvio“ hat eine Rundreise in Japan unternommen; seit dem 14. April weilt er vor Kure. Von der Ozeandivision ist „Fieramosca“ zur Zeit in Havana, „Dogali“ in

Mejillones. Der Panzerkreuzer „Varese“, der zugleich mit dem kleinen Kreuzer „Etruria“ Italien bei der Flottenschau in Hampton-Roads vertreten wird, verließ Spezia am 1. April, „Etruria“ ging einige Tage vorher in See. Beide Schiffe nahmen in Funchal einen mehrtägigen Aufenthalt und sind seit dem 6. bzw. 14. April auf dem Wege nach den Bermuda-Inseln.

— Reise des Königs. König Victor Emanuel III. verließ in Begleitung des Ministers des Äußeren Tittoni und des Marineministers Mirabello am 5. April Rom, um sich zur Einschiffung auf der Königsyacht „Trinacria“ nach Tarent zu begeben. Vom Mittelmeergeschwader waren die Linienschiffe „Regina Margherita“ und „Benedetto Brin“, die Panzerkreuzer „Garibaldi“ und „Francesco Ferruccio“ und die Zerstörer „Nembo“, „Espero“, „Turbine“ und „Zeffiro“ von Spezia nach Tarent beordert worden, um die Königliche Yacht auf der Fahrt nach dem Piraeus zum Besuch des Königs von Griechenland zu geleiten. Der kleine Kreuzer „Piemonte“ vervollständigte das Begleitgeschwader, das im Gefolge von „Trinacria“ am 6. April nach dem Piraeus in See ging. Am 8. April lief „Trinacria“, zu deren Begrüßung ein griechisches Geschwader entgegengeschickt war, im Piraeus ein. Der Aufenthalt des Herrschers in Griechenland währte bis zum 11. In der Nacht vom 11. zum 12. April trat der König mit den Begleitschiffen die Rückreise an und ging zunächst zu einem zweitägigen Aufenthalt nach Catania, wo sich das Reservegeschwader mit dem Mittelmeergeschwader vereinigte. Am 16. setzte er, gefolgt von beiden Geschwadern, die Reise nach Gaëta fort, woselbst er am 17. April eintraf. Am 18. fand die Zusammenkunft des Königs mit dem englischen Königspaar statt, worauf König Victor Emanuel nach Rom zurückkehrte.

— Ozeandivision. Die nach der Rückkehr der „Umbria“ auf zwei Schiffe zusammengeschmolzene Ozeandivision ist durch die Zuteilung des kleinen Kreuzers „Etruria“ wieder auf die alte Stärke gebracht worden. „Etruria“ wird sich nach der Flottenschau in Hampton-Roads hauptsächlich an der nordamerikanischen Küste aufhalten; „Fieramosca“ soll in Mittelamerika, „Dogali“ in Südamerika stationiert bleiben.

— Neubauten. Der für den 21. April festgesetzte Stapellauf der „Roma“ ist mit besonderer Feierlichkeit erfolgt. Der König nahm an dem Stapellauf teil; das Mittelmeergeschwader und das Reservegeschwader waren zur gleichen Zeit auf der Reede von Spezia versammelt; England war durch das Linienschiff „Venerable“, das Flaggschiff des Prinzen Ludwig von Battenberg, beim Stapellaufe vertreten. Gelegentlich dieser Feier ist dem Linienschiffe „Regina Elena“ von der Königin eine Gefechtsflagge verliehen worden.

Das Linienschiff „Regina Elena“ hat Ende März von Spezia aus verschiedene Probefahrten in See erledigt. Die erreichte Geschwindigkeit belief sich auf etwa 20 Seemeilen. Die offiziellen Abnahmeprobefahrten werden demnächst beginnen.

Die Arbeiten an dem Panzerkreuzer „San Giorgio“ sind soweit gefördert, daß der Stapellauf voraussichtlich Ende August stattfinden kann. Die Stapellegung erfolgte am 5. Juli 1905. Auch der Bau des Schwesterschiffes „San Marco“ wird mit großer Beschleunigung ausgeführt. Seit der Kiellegung — 2. Januar 1907 — sind 500 Tonnen Material eingebaut, weitere 800 Tonnen Material sind zum Einbau bereit.

Das Unterseeboot „Glauco“ hat verschiedene Tauchproben bis auf 40 m Tiefe mit Erfolg bestanden. Die Versuche wurden in Tarent vorgenommen, da die Wasserverhältnisse in Venedig derartige Erprobungen von Unterseebooten nicht gestatten. Es ist überhaupt die Absicht, Tarent zu einer Unterseebootsstation zu machen und Venedig als solche aufzugeben, da hier stets wegen der geringen Wassertiefen mit Schwierigkeiten zu kämpfen ist.

Am 10. April ist das Torpedoboot „Gabbiano“ in Spezia von Stapel gelaufen.

— Torpedobootswesen. Die Inspektion der Torpedoboote ist von Civitavecchia nach Messina verlegt worden. An der Südmole des Forts Salvatore sind Liegeplätze für 12 Zerstörer geschaffen, die Inspektion ist auf dem kleinen Kreuzer „Piemonte“ untergebracht worden.

Eine neue Torpedobootsstation soll in der Lagune von Marano, östlich von Venedig, wenige Seemeilen von der österreichischen Grenze entfernt, errichtet werden. Die Entfernung zwischen Marano und Triest beträgt etwa 27 Seemeilen.

— Geschwadertätigkeit. Die Zusammensetzung der beiden Geschwader für das Sommerhalbjahr ist folgendermaßen festgesetzt worden:

Aktives Mittelmeergeschwader:

Linienschiffe: „Regina Margherita“ ⚑, „Benedetto Brin“, „Emanuele Filiberto“, „Ammiraglio di St. Bon“.
Panzerkreuzer: „Varese“ ⚑, „Garibaldi“, „Francesco Ferruccio“.
Torpedofahrzeug: „Agordat“.
Tender: „Vulcano“ und „Tevere“.

Reservegeschwader:

Linienschiffe: „Sicilia“ ⚑, „Sardegna“, „Re Umberto“.
Torpedofahrzeug: „Iride“.

Ende März hielt das Reservegeschwader in größerem Umfange Landungsmanöver auf Sizilien ab. Hieran beteiligten sich die Fußtruppen und die Artillerie der Garnison Messina.

Die Herbstmanöver der Geschwader finden voraussichtlich in den sizilianischen Gewässern statt, wobei die Verteidigung der Straße von Messina als Hauptaufgabe gestellt sein soll.

Rußland. Indiensthaltungen 1907. Nach Veröffentlichungen der obersten Marinebehörde im „Kotlin“ sollen alle fertigen modernen Schiffe, die nicht einer Grundreparatur unterzogen werden, im Sommer 1907 in Dienst gehalten werden. Nach Beendigung der Sommerübungsfahrten treten sie zum größten Teil mit voller Besatzung in die armierte Reserve, wodurch man die Anhäufung von Mannschaften in den Landkasernen vermeiden will. Die Schiffe in armierter Reserve, über deren Organisation soeben neue Bestimmungen erlassen sind, haben alle 2 Monate mindestens 1 Woche zu Übungen in See zu verbringen, solange die Eisverhältnisse es gestatten.

Folgende Schiffe und Verbände werden 1907 in Dienst bzw. armierter Reserve sein:

A. Baltische Flotte.

I. Lehrabteilung des Kadettenkorps: Großer Kreuzer „Awrora“ (1 Mon. Inland, 4 Mon. Ausland, 7 Mon. Reserve), Schulschiffe „Minin“ (3 Mon. Inland, 4 Mon. Res.), „Rynda“ (3 Mon. Inland, 9 Mon. Res.), „Wjärny“ (3 Mon. Inland, 4 Mon. Res.), „Woin“ (3 Mon. Inland, 4 Mon. Res.), „Kadet“ (3 Mon. Inland), 3 Segelfahrzeuge, 3 kleine Torpedoboote. Die fünf ersten Schiffe sind am 1. April in die armierte Reserve getreten.

II. Seekadettenschulschiffe: „Sslawa“, „Zessarewitsch“, „Bogatyr“ (5 Mon. Inland, 7 Mon. Ausland); zugeteilt: Torpedobootszerstörer „Wssadnik“, „Gaidamak“ (3 Mon. Inland, 4 Mon. Ausland, 5 Mon. Res.).

III Schulschiff für Unteroffizierschüler: „Gerzog Edinburgski“ (4 Mon. Inland, 4 Mon. Ausland).

IV. Artillerielehrabteilung: Linienschiff „Imperator Alexander II.“ (4 Mon. Inland, 8 Mon. Res.), Schulschiff „Riga“ (4 Mon. Inland, 8 Mon. Res.), 3 kleine Torpedoboote (4 Mon. Inland).

V. Torpedolehrabteilung: Schulschiffe „Jewropa“ (4 Mon. Inland, 8 Mon. Res.), „Nikolajew“ (4 Mon. Inland, 8 Mon. Res.), 4 große Torpedoboote von 350 Tonnen der I. Abteilung ($1^1/_2$ Mon. Inland), 5 Typ „Prytki“ der II. Abteilung ($1^1/_2$ Mon. Inland), 3 kleine Torpedoboote (4 Mon. Inland).

VI. Lehrabteilung der Ingenieurschule Kaiser Nikolai I.: Kanonenboot „Chrabry“ (3 Mon. Inland, 4 Mon. Res.), Dampfer „Lasstotschka“, 4 große Torpedoboote von 350 Tonnen der I. Abteilung ($1^1/_2$ Mon. Inland), 5 Typ „Prytki“ der II. Abteilung ($1^1/_2$ Mon. Inland).

VII. Taucherschule: Schulschiff „Kreisser“, 1 kleines Torpedoboot.

VIII. Maschinenschulschiff: „Okean“.

IX. Praktisches Geschwader zum Schutz der Baltischen Küsten: Kreuzer „Almas“, Werkstattschiff „Angara“. I. und II. Abteilung der Torpedofahrzeuge der Baltischen Flotte (6 Mon. Inland, 6 Mon. Res.). Zur II. Abteilung gehörig: Großer Kreuzer „Admiral Kornilow“ (1 Mon. Inland, 8 Mon. Res.), Schulschiff „Knjas Pojarski“ (1 Mon. Inland, 8 Mon. Res.).

X. Unterseebootsabteilung in Libau: Mutterschiff „Chabarowsk“, Zerstörer „Wojewoda“, 11 Unterseeboote.

XI. Dazu einzelne Schiffe und Fahrzeuge für Hafenzwecke, Vermessungsdienst, für Zwecke des Generalstabes, zum Einschießen von Torpedos u. a.

B. Schwarze Meer-Flotte.

In Dienst gestellt sind im April für Übungsfahrten: Linienschiffe „Rostisslaw“, „Tri Swjatitelja“, „Panteleimon“, „Ssinop“, großer Kreuzer „Kagul“ (jetzt „Pamjatj Merkurija“), Schulschiff „Dnjestr“, Minenschiff „Dunai“, Transporter „Penderaklija“, große Torpedoboote „Jarki“, „Jiwoi“, „Jiwutschi“, „Sorki“, „Sadorny“ (neuerdings „Kapitän Ssaken“), „Swonki“, „Sawidny“, „Sawjätny“ und einige kleine Torpedoboote.

C. Wladiwostok.

Kleiner Kreuzer „Jemtschug“ und Kanonenboot „Mandschur“ als Stationsschiffe in Schanghai. Großer Kreuzer „Askold“ zur Ausbildung von Spezialisten. Torpedoboots- und Unterseebootsflottille.

— Schiffsbewegungen. Von der Auslandsreise zurückkehrend ist die Seekadettenschulabteilung am 11. April, „Gerzog Edinburgski“ Ende April in Libau eingetroffen.

— Personal. 1. Kontreadmiral Wiren ist an Stelle des Admirals Skrydlow zum Höchstkommandierenden der Schwarze Meer-Flotte ernannt; dafür ist Kontreadmiral Reizenstein Chef des Artillerielehrgeschwaders geworden, während Kontreadmiral Petrow die Stelle des Kommandanten des Petersburger Hafens übernahm.

2. Das Korps der Bauingenieure ist neu organisiert worden. Diese gelten in Zukunft als Militärpersonen, erhalten statt der bisherigen die militärischen Rangbezeichnungen (Generalleutnant, Generalmajor, Polkownik, Podpolkownik, Kapitän, Stabskapitän, Porutschik, Podporutschik) und werden mit Bezug auf Gebührnisse und Pension den Offizieren gleichgestellt.

— Schiffbau. Nach einer Mitteilung des „Kotlin“ sind die Beratungen über den neuen Schiffstyp abgeschlossen. Wahrscheinlich wird daher schon in diesem Jahre mit dem Bau eines Linienschiffes von 21 800 Tonnen, 21 Seemeilen, zehn 30,5 cm-SK., zu einem Preise von 47,1 Millionen Mark, begonnen werden, sofern die Duma den Bau bewilligt.

— Ausrangierung. Küstenpanzer „Tscharodeika“ und Kreuzer „Pamjatj Merkurija“ (1880) sind aus den Listen der Flotte gestrichen.

Linienschiffe „Jekatarina II.“, „Tschessma“, Küstenpanzer „Admiral Lasarew“, „Admiral Tschitschagow“, „Admiral Spiridow“ und „Admiral Greig“ sowie der Torpedobootszerstörer „Kapitän Ssaken“ sind in die Liste der Hafenschiffe übergeführt.

— Neubenennung. Der neue große Kreuzer „Kagul“ hat den Namen „Pamjatj Merkurija“ erhalten, der große Kreuzer „Otschakow“ den Namen „Kagul“; „Kapitän Ssaken“ wird als Hafenschiff unter dem Namen „Bombory“ geführt, während der neue Zerstörer „Leutnant Puschtschin“ „Kapitän Ssaken“ und „Sadorny“ den Namen „Leutnant Puschtschin“ erhält.

— Probefahrten. Im Jahre 1907 werden Probefahrten abhalten: Kanonenboote „Bobr“, „Ssiwutsch“, „Korejetz“, „Giljak“, Minenschiffe „Amur“, „Jenissei“. Von den im Bau befindlichen großen Schiffen wird in diesem Jahre noch keins in die Front treten.

Österreich-Ungarn. Schiffsbewegungen. Der kleine Kreuzer „Szigetvar“ war am 31. März mit der Ablösungsmannschaft für „Kaiser Franz Josef I“ in Singapore eingetroffen, wo der letztere seit dem 24. März anwesend war. Nach dem Austausch der Besatzungsteile trennten sich beide Kreuzer wieder, „Szigetvar“ traf auf der Heimreise am 12. in Colombo ein, „Kaiser Franz Josef I“ auf der Reise nach Norden am gleichen Tage in Hongkong. Die für die Flottenschau in Hampton-Roads bestimmten Kreuzer „St. Georg“ und „Aspern“ verließen Pola am 26. März. In Gibraltar trafen die Schiffe am 1. April zu einem zweitägigem Aufenthalte ein. Auf der Weiterreise wurden Funchal und die Bermudas angelaufen. Am 25. April ist die Ankunft der Division in Hampton-Roads erfolgt. Nach einem dreiwöchigen Aufenthalt in Hampton-Roads ist ein Abstecher nach New York beabsichtigt, worauf die Schiffe wieder nach Hampton-Roads zurückkehren, um dort bis zum 10. Juni zu verbleiben. Die Ankunft in der Heimat erfolgt voraussichtlich Mitte Juli.

Das Geschwader hat seine Rundreise im östlichen Mittelmeer programmäßig fortgesetzt. Am 16. März trafen sämtliche Schiffe in Mytilene zusammen und gingen dann im Verbande nach Smyrna weiter. Hierauf trennte sich das Geschwader wieder. Einzeln wurden die Häfen Marmarica, Makry und Rhodus besucht. Am 7. April langte das Geschwader vor Beirut und am 13. April vor Jaffa an. In Jaffa teilt sich das Geschwader und trifft am 29. April in Milo wieder zusammen. Am 1. und 2. Mai ist der Verband in Patras und geht dann über Tendo nach Pola, wo die Ankunft am 6. Mai erfolgen soll. „Streiter“ und „Ulan“ werden am 30. April durch den Kanal von Korinth gehen.

Schiffsjungeninstitut. Die Marinesektion des Kriegsministeriums hat ein Schiffsjungeninstitut in Sebenico eingerichtet. Zur Aufnahme als Schiffsjungen werden geeignete junge Leute im Alter von 15 bis 17 Jahren zugelassen.

— Hafen von Pola. Gerüchtweise verlautet, daß der Hafen von Pola ausschließlich Kriegshafen werden soll. Die Befestigungen sollen ausgebaut und modernisiert werden. Der Handelshafen und die Bauwerften sollen nach Medolino verlegt werden.

— Material. Der kleine Kreuzer „Leopard“ hat Befehl erhalten, außer Dienst zu stellen; als Ersatz wird der kleine Kreuzer „Panther“ in Dienst stellen.

Dänemark. Personal. An Stelle des Vizeadmirals Wandel ist mit dem 1. Mai Kontreadmiral Prinz Waldemar zum Chef der schwimmenden Verteidigung Kopenhagens ernannt worden.

— Neubauten. Das neue Torpedoboot „Ormen“ erhält zwei Normand-Wasserrohrkessel und Maschinen von 2000 indizierten Pferdestärken.

— Indienststellungen. Die Vermessungsschiffe „Marstrand“ und „Willemoes“ sind am 15. bzw. am 20. April, Kanonenboot „Grönsund“ am 25. April in Dienst gestellt worden.

Am 1. Mai sollen ferner in Dienst gestellt werden: Kreuzer „Hekla“ (Schulschiff für Eleven), Torpedoboote „Springeren“ und „Hvalrossen“ (Fischereischutz), Kreuzer „Gejser“ und die Torpedoboote „Nordkaperen“ und „Delfinen“ (Übungsschiffe der Artillerie- und Torpedoschule) sowie Küstenpanzerschiff „Iver Hvitfeldt“ als Exerzier- und Kasernenschiff bis zum Beginn der Manöver.

— Minenfahrzeug „Beskytteren“ ist von seiner Station bei Island, wo es während des Winters den Fischereischutz ausgeübt hat, zurückgekehrt und hat am 25. März außer Dienst gestellt.

⚜

Schweden. Geschwaderverbände 1907. I. Küstengeschwader (26. April bis 2. Juli): Die 1. Division wird aus den Küstenpanzerschiffen „Oden“ (Flaggschiff), „Svea“, „Thule“ und „Tapperheten“ gebildet, die 2. Division aus den Kanonenbooten „Skagul“ und „Urd“.

Das II. Küstengeschwader (3. Juli bis Ende September) wird aus vier Divisionen zusammengesetzt sein, und zwar 1.: Küstenpanzerschiffe „Oskar II.“ (Flaggschiff), „Thor“, „Tapperheten“ und Torpedokreuzer „Oernen“; — 2.: Küstenpanzerschiffe „Oden“ (Divisions-Flaggschiff), „Svea“, „Thule“; — 3.: Torpedoboote „Sirius“, „Orion“, „Virgo“, „Mira“; — 4.: Torpedoboote „Orkan“, „Vind“, „Blixt“ und „Meteor“.

Die Karlskrona-Abteilung wird aus zwei Divisionen zusammengesetzt sein; die 1. wird durch die Panzerkanonenboote „Thordön“ (Flaggschiff) und „Tirfing“, die 2. durch die vier Torpedoboote Nr. 1, 2, 3 und 4 gebildet werden.

— Probefahrten. Küstenpanzerschiff „Oskar II.“ hat bei der am 4. April ausgeführten Probefahrt mit 9048 indizierten Pferdestärken eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 18,2 Knoten erzielt; bei der forcierten Fahrt betrug die Geschwindigkeit bei 9550 indizierten Pferdestärken 18,8 Knoten.

⚜

Norwegen. Da das bisherige Kadettenschulschiff „Sleipner“ als nicht mehr für diesen Zweck geeignet angesehen wird, beabsichtigt das Verteidigungsdepartement, ein Panzerschiff für die Aufnahme und Ausbildung der Kadetten in Stand zu setzen. Falls das Storthing die erforderlichen Mittel bewilligt, soll letzteres nach Jamestown entsandt werden.

— Indiensthaltungen 1907. Im Frühjahr und Sommer 1907 kommen in Dienst:

1. Panzerschiffe „Norge“ und „Harald Haarfagre“ für Übungen der Stammbesatzungen;
2. Panzerschiffe „Eidsvold“ und „Harald Haarfagre“ für Frühjahrsfahrten;

3. Vier Torpedoboote 1. Klasse und vier Torpedoboote 2. Klasse für die Torpedoschule;

4. Küstenpanzerschiff „Harald Haarfagre“ (vom 1. Juni bis 15. Juni) für die Schießschule;

5. Das Herbstgeschwader, bestehend aus den Küstenpanzerschiffen „Eidsvold“, „Harald Haarfagre“, Kanonenboot „Viking“ und acht Torpedobooten;

6. Im Juni wird der König von Norwegen an Bord des Avisos „Heimdal“ eine Reise nach dem Norden Norwegens antreten.

— Unterstützung der Handelsmarine. Das Storthing hat für die Unterstützung der Handelsmarine im ganzen 1 231 000 Kronen bewilligt.

Rumänien. Neubauten. Vier für die rumänische Regierung in England erbaute Torpedoboote sind in Frankfurt a. M. angekommen und über Würzburg, Bamberg durch den Ludwigskanal und die Donau nach dem Schwarzen Meere weitergefahren.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Die Entwicklung des Kiautschou-Gebiets im Jahre 1905/06.

Die im Reichs-Marine-Amt aufgestellte und im abgelaufenen Monat dem Reichstage zugegangene Denkschrift über die Entwicklung des Kiautschou-Gebiets in der Zeit vom Oktober 1905 bis Oktober 1906 stellt fest, daß sich das Schutzgebiet auf dem Wege des stetigen und ruhigen Fortschritts befindet. Dies kommt vor allen Dingen zum Ausdruck in den Zahlen der Statistik über den Außenhandel, den Schiffs- und Eisenbahnverkehr sowie der eigenen Einnahmen, die überall eine nicht unbeträchtliche Steigerung dem Vorjahre gegenüber nachweisen. Allerdings sind Handel und Verkehr nicht ganz in demselben Verhältnis weiter gestiegen, wie in den letzten beiden Jahren, was auf gewisse allgemeine Momente zurückzuführen ist, die für die Handelsentwicklung in Ostasien überhaupt mitsprechen und die sich auch in Tsingtau fühlbar machen, je mehr die Kolonie in weiterreichende wirtschaftliche Beziehungen zu dem ostasiatischen Markte und zu dem Weltmarkte eintritt.

Für die fernere Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens werden in erster Linie von ausschlaggebender Bedeutung sein die fortgesetzte Ausgestaltung des Seeverkehrs und der weitere Ausbau der Verkehrswege im Hinterlande. In ersterer Beziehung ist festzustellen, daß an bequemen Lösch- und Ladeeinrichtungen Tsingtau schon jetzt alle Häfen in Ostasien übertrifft. Selbst in den alten Seehandelsplätzen Hongkong, Schanghai, Tschifu, Nagasaki und Kobe ist das Löschen und Laden großer Seedampfer nur mit Hilfe von Leichtern möglich, während in Tsingtau auch die größten Frachtdampfer am Kai unmittelbar in die Eisenbahn überladen können. Die Ansteuerung des Hafens bietet keine Schwierigkeiten, die Anlagen gewähren den Schiffen Schutz bei jedem Wetter, und nach Vollendung der Gouvernementswerkstatt ist Gelegenheit zum Docken sowie zur Ausführung jeder Art von Reparaturen vorhanden. Mit der zunehmenden Erschließung der Provinz Schantung werden sich Landwirtschaft und Industrie der Erzeugung von Exportartikeln zuwenden, für welche alle Vorbedingungen gegeben sind, und mit der zunehmenden Kaufkraft des Landes wird auch die Einfuhr steigen.

Von ganz wesentlicher Bedeutung wird es sein, wenn es gelingt, die Fortsetzung der Bahnlinie über Tsinanfu hinaus, besonders in der Richtung nach Tientsin, zu erreichen. Der Umstand, daß die Schiffahrt im Golf von Tschili im Winter des Eises wegen ruht, muß ohne Zweifel dem nächsten eisfreien, mit der Bahn zu erreichenden Hafen zugute kommen, da ganz Nordchina auf diese Verbindung angewiesen ist. Daß dann auch die Hauptdampfer der deutschen Postdampferlinien Tsingtau regelmäßig anlaufen würden, ist zu erwarten.

Bevor auf die einzelnen Punkte der Denkschrift näher eingegangen wird, sei bemerkt, daß der erfreuliche Aufschwung wesentlich dem verständnisvollen Zusammenwirken der staatlichen Organe mit den berufenen Vertretern der wirtschaftlichen Interessentengruppen zugeschrieben wird, sowie daß in der Richtung der gesteigerten Selbstverwaltung der Kolonie eine weitere Ausgestaltung der Vertretung der Zivilgemeinde in Vorbereitung ist. Auch auf die Aufrechterhaltung guter Beziehungen zu den chinesischen Behörden wurde Wert gelegt.

Die Einnahmen des Schutzgebiets sind von 1001170 Mark auf 1370485 Mark gestiegen. Hiervon entfallen 236867 Mark auf die Einnahmen für die Monate Januar bis Juni 1906 aus dem neuen deutsch-chinesischen Zollabkommen (vgl. Marine-Rundschau 1906, Seite 209).

Der Wert des Handels von Tsingtau ist von 32,4 Millionen auf rund 39,4 Millionen Dollar gewachsen, erreicht also ungefähr den des Handels aller übrigen deutschen Schutzgebiete zusammengenommen. Auch diese Zahlen werden durch das neue Zollabkommen beeinflußt, insofern, als darin seit 1. Januar 1906 auch der bisher zollfreie eigene Verbrauch der Kolonie an über See eingehenden Waren einbegriffen ist. Über die Entwicklung des Handels Tsingtaus in den letzten fünf Jahren gibt die nachstehende Tabelle Aufschluß:

	Wert				
	1. Oktober 1901/02	1. Oktober 1902/03	1. Oktober 1903/04	1. Oktober 1904/05	1. Oktober 1905/06
	Dollar*)	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar
Gesamteinfuhr von Waren nichtchinesischen Ursprunges (ausschließlich Materialien für Eisenbahn und Bergbau)	4 217 000	8 320 069	11 985 041	16 339 478	22 269 067
Gesamteinfuhr von Waren chinesischen Ursprunges	2 512 500	4 502 395	5 501 887	6 095 646	6 796 528
Gesamtausfuhr	2 644 500	4 454 268	7 374 334	9 991 472	10 385 375
Zusammen . . .	9 374 000	17 276 732	24 861 262	32 426 596	39 450 970

Hiernach hat die Einfuhr im Jahre 1905/06 um 21,6 Prozent, die Ausfuhr um 4 Prozent gegen das Vorjahr zugenommen. An der Wertsteigerung der Einfuhr sind Baumwollenwaren und Baumwollengarne mit 3,3 Millionen Dollars beteiligt, ferner hat die Einfuhr von Petroleum und Zucker bedeutend zugenommen. Die Ausfuhr hat sich nur in einzelnen Warengattungen günstig entwickelt, besonders die von Strohborten, für welche Tsingtau schon jetzt der Hauptplatz in Nordchina geworden ist (Wert 4,4 Millionen Dollars gegen 2,7 Millionen im Vorjahre). Andere Geschäftszweige hatten jedoch unter dem dauernd steigenden Silberkurse zu leiden, wie sich auch die allgemeine in Ostasien herrschende wirtschaftliche Depression ebenfalls in Tsingtau fühlbar machte.

Eine für die wirtschaftliche Gesamtentwicklung wichtige Maßregel war die Schaffung von Banknoten, zu deren Herausgabe die Deutsch-asiatische Bank durch ein besonderes Abkommen ermächtigt worden ist. Die Banknoten werden in Tsingtau in Abschnitten zu 1, 5, 10, 25 und 50 Dollars, in anderen Orten Chinas auch in Taels ausgegeben und im Mai 1907 in den Verkehr kommen. Bezüglich der interessanten finanztechnischen Erörterungen der Einzelheiten dieses Abkommens sei auf die Denkschrift selbst verwiesen.

Gewerbs- und Verkehrsleben zeigten im einzelnen eine günstige Entwicklung mit Ausnahme des örtlichen Kleinhandels, in dem eine gewisse Überfüllung des Marktes zu Tage trat.

Der Geschäftsbetrieb der Gouvernementswerkstatt wurde durch Inbetriebnahme des Docks (12. Oktober 1905) weiter ausgedehnt. Letzteres wurde im Laufe des Jahres von 24 Schiffen an insgesamt 216 Tagen benutzt und hat der Werkstatt eine Reihe von Aufträgen zugeführt. Der Umzug nach dem Terrain am großen Hafen sollte Ende März 1907 beendet sein. Die Betriebsüberschüsse der Werkstatt wurden zur weiteren Ausstattung mit Maschinen verwendet.

Das Etablissement der Deutsch-chinesischen Seidenindustrie-Gesellschaft ist weiter ausgebaut; mit großen Kosten werden von der Firma Arbeiterwohnungen und -Kolonien angelegt, um sich einen Stamm von brauchbaren Arbeitern heranzuziehen.

*) 1 Dollar (mex.) = zur Zeit etwa 2,38 Mark.

Die Arbeiten der Schantung-Bergbau-Gesellschaft haben namhafte Fortschritte gemacht. Im Fangtse-Revier wurde die Kohlenwäsche in Betrieb genommen und eine Brikettfabrik erbaut, und auch im Poschan-Revier ist mit der Kohlenförderung begonnen worden. Die Förderziffern betrugen im Fangtse-Revier im Jahre 1905 insgesamt 132 901 Tonnen, im Jahre 1906 dagegen 163 500 Tonnen, welche guten Absatz fanden. Nach Tsingtau gingen 64 860 Tonnen; von dort gingen 28 671 Tonnen Weihsien-Kohle nach Hongkong, Schanghai, Tschifu, Tientsin und Niutschwang, 4424 Tonnen wurden als Bunkerkohle genommen. Die Marktpreise bei Waggonabnahme in Tsingtau stellten sich je nach Qualität der Kohle auf 6,50 bis 11 Dollars. Im Poschan-Revier wurden bis Ende September 1906 6000 Tonnen gute, zur Koksbereitung geeignete Fettkohle gefördert. Das europäische Personal zählt in Fangtse 56, im Poschan-Revier 21 deutsche Angestellte, die Zahl der chinesischen Bergarbeiter betrug 2000 bzw. 1300.

Die Schantung-Eisenbahn blickt auf ihr erstes volles Betriebsjahr (1905) zurück und hat ein günstiges Ergebnis zu verzeichnen gehabt, wie die nachstehenden Verkehrsziffern zeigen.

Es wurden befördert:	Personen	Güter
1904/05 . . .	780 228	279 740 Tonnen
1905/06 . . .	811 285	377 649 „

Unter den beförderten Gütern nahmen Steinkohlen und Koks bei weitem die erste Stelle ein. Ihre Versendung hat sich im Berichtsjahre auf 13 716 Wagenladungen gehoben, gegen das Vorjahr also mehr als verdoppelt. Eine weitere Steigerung ist für das nächste Jahr zu erwarten. Aber auch in bezug auf andere Güter ist ein wesentliches Anwachsen des Verkehrs zu verzeichnen; insbesondere nahm die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen einen breiteren Raum ein. Auch ein lebhafter Viehtransport scheint in der Entwicklung zu sein.

Der Schiffsverkehr stieg von 413 Schiffen mit 420 517 Registertonnen auf 425 Schiffe mit 476 646 Registertonnen. Auf der Linie Schanghai—Tsingtau—Tschifu ist ein weiterer neuer Dampfer eingestellt worden; die regelmäßige Verbindung mit Kobe wurde durch einen Dampfer der Hamburg—Amerika-Linie sowie durch einen japanischen Dampfer aufrecht erhalten; nach Beendigung des Krieges wurde gelegentlich auch ein Dampfer nach Wladiwostok direkt expediert.

Von den Tsingtau anlaufenden Schiffen ankerten 31 auf Reede, 369 legten an Mole I, 19 an Mole II an.

In der Bevölkerungszahl sind gegenüber den Feststellungen des Vorjahres (1225 Europäer ohne Personen des Soldatenstandes, 207 Japaner, 9 Inder im Schutzgebiet, 27 622 Chinesen im Stadtgebiet) wesentliche Änderungen nicht eingetreten. Die Gouvernementsschule, welche in ein Reformrealgymnasium mit anzugliedernden lateinlosen Realschulklassen umgewandelt wird, ist bis zur Untersekunda vorgeschritten und zählte 7 Lehrkräfte und 78 Schüler.

Der Gesundheitszustand war gut. Es kamen nur 4 Fälle von Darmtyphus zur Beobachtung, auch die Zahl der Ruhrerkrankungen ist weiter zurückgegangen, dagegen traten zahlreiche jedoch leichtere Darmkatarrhe auf. Deutsche Marineärzte entfalteten wie in früheren Jahren unter der einheimischen Bevölkerung auch über die Grenzen des Schutzgebiets hinaus eine erfolgreiche Tätigkeit.

Der Ausbau des großen Hafens wurde durch Baggerungen und Geländeaufhöhungen weiter gefördert. Die auszubaggernde Fläche ist jetzt durchgehend auf eine Wassertiefe von 9,5 m gebracht, so daß eine freiere Bewegung der Schiffe innerhalb des Hafens möglich ist. Bei den Aufhöhungen wurde zunächst das Werftterrain berücksichtigt, um Baugrund für die neuen Werftanlagen zu gewinnen, von denen mehrere Werkstätten zu Ende des Berichtsjahres bereits fertiggestellt waren. Auf Mole I und an der Zufuhrstraße beträgt die Gesamtgrundfläche der fiskalischen und privaten Lagerschuppen

jetzt 15 600 qm; das Kohlenlager der Schantung-Bergbau-Gesellschaft wurde von 2400 qm auf 3500 qm vergrößert. Auf Mole II wurde das Molengeleis bis an den Stirnkai vorgestreckt. Zwischen Mole I und der Pontonanlegestelle wurde ein Teil des Steinuferdammes gepflastert und mit Treppen für den Dschunkenverkehr versehen; eine Fortsetzung dieser Anlage bis an den Südkai von Mole II ist beabsichtigt. Ferner ist, innerhalb des Rahmens des Hafenbau-Kostenanschlages, die Anlage eines besonderen Petroleumhafens geplant, da zwei große Einfuhrfirmen, die amerikanische Standard Oil Company und die englische Asiatic Petroleum Company, mit dem Bau von Tankanlagen auf der Halbinsel Sautschutan vorgehen; der Petroleumhafen wird für den Verkehr mit diesen Anlagen bequem liegen.

Auch der kleine Hafen erfährt weitere Verbesserungen. Um auch größeren chinesischen Fahrzeugen die Möglichkeit zum Einlaufen zu geben, ist eine weitere Ausbaggerung in Aussicht genommen; wo an den Ufern wegen zu hoher Felslage eine Baggerung nicht ausführbar ist, werden durch Aufhöhung neue Lagerplätze geschaffen.

Das Straßennetz und die Kanalisation sind weiter ausgebaut. Für die Trinkwasserversorgung, welche schon jetzt ein Leitungsnetz von 35 000 m beansprucht, genügt das vorhandene Wasserwerk zur Zeit gerade noch. Sobald aber der neue Hafen, die Brauerei und andere gewerbliche Anlagen angeschlossen sind, wird es den steigenden Ansprüchen nicht mehr gewachsen sein, und da der Aufschluß weiterer Grundwassermengen im Haipo-Tale nicht möglich, die Anlage von Staubecken aber kostspielig ist, so wird der Bau eines neuen Wasserwerks am Litsunfluß geplant.

An Hochbauten ist zu erwähnen das neue Gouvernementsgebäude, welches fertiggestellt und in Benutzung genommen ist, während das Wohngebäude für den Gouverneur und das neue Schulhaus ihrer Vollendung entgegengehen. Auf dem Signalberg wurde ein Häuschen für Funkentelegraphie erbaut.

Die Aufforstungen zeigen ein erfreuliches Wachstum, und die Witterungsverhältnisse waren im Berichtsjahre den Arbeiten besonders günstig. Es ist daher zu hoffen, daß nicht nur der sanitäre Zweck erfüllt wird, sondern daß sich auch die Waldwirtschaft im allgemeinen rentiert; in letzterer Hinsicht wird auf den von Jahr zu Jahr steigenden Bedarf an Grubenhölzern und auf die an der ganzen Küste lebhafte Nachfrage nach deutschen Weihnachtsbäumen gerechnet. Die Aufforstungsfläche beträgt zur Zeit etwa 89,5 ha, wovon die Akazie mit 37 ha den Hauptteil einnimmt. Auch die Jagd hat sich bei pfleglicher Behandlung günstig entwickelt; die Aussetzung von Fasanen und Damwild hat befriedigende Resultate ergeben, so daß weitere Versuche nach dieser Richtung hin Erfolg versprechen.

Die Bestrebungen zur Verbesserung der Obstzucht haben in der chinesischen Bevölkerung überraschend schnell entgegenkommendes Verständnis gefunden. Die Versuche mit dem Anbau von Kartoffeln wurden fortgesetzt, ein solcher zum Anbau von Oliven eingeleitet. Die von privater Seite gemachten Versuche zur Hebung der Viehzucht wurden durch die Verwaltung in weitgehender Weise unterstützt.

Wie üblich, ist der Denkschrift auch in diesem Jahre als Anhang eine Studie aus dem Gebiete des chinesischen Volks- und Wirtschaftslebens beigegeben, und zwar wird diesmal das Volksschulwesen im Schutzgebiet in sehr fesselnder Weise behandelt.

Zahlreiche gut ausgeführte Straßenbilder sowie ein sehr übersichtlicher Plan der Straßen- und Hafenanlagen vervollständigen den reichen Inhalt der Denkschrift und veranschaulichen den gemachten Fortschritt.

Im Nachstehenden seien noch einige statistische Angaben hervorgehoben:

	1904/05:	1905/06:
Ertrag der Landverkäufe . . .	108 038,36 Dollars,	76 224,06 Dollars,
Beförderte Briefsendungen . . .	2 898 805	2 867 657

	1904/05:		1905/06:	
Beförderte Postanweisungen . .	12 694		13 182	
„ Telegramme. . . .	28 190		32 114	
Eingelaufene Dampfer	405		424	
mit	410 355	Reg.-Tonnen,	475 884	Reg.-Tonnen,
„ Segler	8		1	
mit	10 162	Reg.-Tonnen,	762	Reg.-Tonnen,
Unter den Dampfern waren deutsche	237		255	
Ertrag der Grundsteuer . . .	87 498,85	Mark,	139 935,12	Mark,
„ „ Schiffahrtsabgaben .	168 417,74	„	215 457,78	„
„ „ Konzessionsgebühren .	78 061,06	„	85 219,69	„
„ „ Fleischbeschaugebühren	43 836,09	„	49 444,75	„
Einnahmen des Forstamts . . .	—		16 809,48	„

W.

Aus alten Marinerechnungen.

Auf den Aktenböden der Marinebehörden hat sich, wenn auch erst seit noch nicht ganz 60 Jahren von einem „Marinewesen“ in Deutschland die Rede ist, doch allmählich so viel Papier angesammelt, daß auf die Beseitigung der ältesten Aktenjahrgänge Bedacht genommen werden muß. Manches wird dabei mit verloren gehen, was des Aufhebens wert wäre, es ist aber daran nichts zu ändern, und die nach uns kommen, werden uns ohnehin gram sein über all das „historisch wertvolle Material“, das unsere schreiblustige Zeit für sie zur Sichtung und Bearbeitung aufgespeichert hat.

In der Zwangslage, Raum zu schaffen, erbat vor einiger Zeit die Reichshauptkasse die Erlaubnis, die ältesten Jahrgänge der bei ihr aufbewahrten Marinerechnungen vernichten zu dürfen. Ein Historiker von Fach hätte wohl über dieses Verlangen sich verwundert, da doch, was wir über die innere Geschichte des deutschen Mittelalters wissen, in der Hauptsache aus den sorgfältigen Rechnungen städtischer und fürstlicher Kämmereien entnommen ist; für das deutsche Marinewesen aber wäre der Verlust nicht so erheblich, da seine Anfänge ausreichend klargestellt sind und die seine Begründung betreffenden Akten generellen Inhalts wohl von der planmäßigen Vernichtung ein für allemal ausgeschlossen bleiben werden.

Immerhin wäre es zu bedauern gewesen, wenn nicht die den Anfang betreffenden Rechnungsstücke wenigstens einer Durchsicht von kundiger Seite unterzogen wurden, und tatsächlich ergab sich, daß daraus immerhin manches interessante Streiflicht zu gewinnen war und einige Farbentöne für das Bild der Begründungszeit, die, auf anderem Wege schwer zu erreichen, doch zu seiner Vervollständigung und plastischen Gestaltung zu ihrem Teile beizutragen geeignet sind. Schreiber dieser Zeilen erbat sich die Erlaubnis, die ersten fünf Jahrgänge der Rechnungssachen in der angedeuteten Richtung zu sichten, in denen das Marinewesen — dies die amtliche Bezeichnung — noch der Obhut des Königlich preußischen Kriegsministeriums anvertraut war.

Die Vorbemerkung für die Rechnung von 1848 besagt: „Daß in Ermangelung eines bestimmten Etats für das sich noch im Zustande des Provisoriums befindende Marinewesen die Buchführung und hiernächstige Rechnungslegung über dasselbe in der Art eine Basis erhalte(n solle,) daß die Einnahmen und Ausgaben nach folgenden Hauptabschnitten verrechnet werden . . .“:

Position 1: Zum Bau von Kanonenschaluppen und Jollen.
Position 2: Für Geschützausrüstung, Geschützzubehör und Munition.
Position 3: Zur portativen Winterbedachung der fertiggewordenen Fahrzeuge.
Position 4: Für Vorbereitungen zum Bau größerer Kriegschiffe.
Position 5: Zur Organisation eines Marine-Bataillons, und zwar:
A. Marine-Bataillon zu Stettin,
B. Marinedepot-Ausgaben.
Position 6: Zur Ergänzung der ersten Rate des Matrikularbeitrags Preußens zu einer deutschen Flotte.

Aus den der Rechnung vorgetragenen Einnahmen ersehen wir, daß für militärische Rüstungen einschließlich des Marinewesens im Jahre 1848 von Monat zu Monat ein Nachtragsetat aufgestellt worden war. Hinter diesen ordentlichen Einnahmen erscheinen aber auch „freiwillige Beiträge zur deutschen Flotte“, unter denen neben vielen Marinevereinen auch der Frauenverein zu Lissa im Großherzogtum Posen und ein Graf Schulenburg-Primern verzeichnet sind, letzterer, dessen Name sich auch in den späteren Rechnungen wiederholt, für 1848 mit einem Beitrage von 300 Talern.

Die Rechnung für 1848 bringt für den Bau der Schaluppen und Jollen nur erst die Vorbereitungen: Remunerationen an Zeichner und Schiffbauer, Reisekosten und Gratifikationen an die Schiffbaumeister, unter denen die Namen Elbertzhagen und Devrient bekannten Klanges sind, Rechnungen von Buchhandlungen für Drucksachen und Lehrbücher, darunter auch eine Zahlung an die Legationskasse zur Übermittlung nach New York, und nur zum Schluß eine Abrechnung mit dem Hofmechaniker Lewert über die Lieferung von Kompassen und deren Zubehör. —

Zur Geschützausrüstung lieferten die Artilleriedepots zu Stettin, Stralsund und Danzig Bombenkanonenrohre, Pulver und Schlagröhren; die „portative Winterbedachung“ erforderte noch keine Ausgaben, dagegen wird unter der Position: „Vorbereitungen zum Bau größerer Kriegschiffe“ neben Plänen amerikanischer und englischer Dampfschiffe und mancherlei Reisekosten ein Betrag von 24 310 Talern für Planken und andere Schiffbauhölzer und die Gebühr für deren „Auswraken“ in Rechnung gestellt.

Unter der Geldverpflegung ist wohl die interessanteste Position die Erstattung der Unkosten für die an Bord der nordamerikanischen Fregatte „St. Lawrence“ aufgenommenen preußischen Midshipmen Hoffmann, Berendt, Berger und Bartsch (letzteres ein Schreibfehler für Batsch, den späteren Vizeadmiral, der hier seine Marinelaufbahn begonnen hatte). Nicht ohne Interesse ist, daß der Macherlohn für die ersten Mannschaftsuniformen des Marine-Bataillons an das Schneidergewerk zu Berlin gezahlt wurde und daß den blauen Moltong dazu u. a. das Tuchmachergewerk zu Strausberg lieferte. Auch an der Beschaffung der seidenen Halstücher, der wollenen Schals und der tombakenen Knöpfe beteiligten sich Berliner Firmen, während die Trommeln mit Zubehör, die Patronentaschen und Leibriemen vom Montierungsdepot zu Berlin abgegeben wurden. Für das an den Mützen anzubringende Zeichen K. M. wurden zwei eiserne Stempel beschafft; Handwaffen und deren Munition erscheinen nicht in der Rechnung.

Die Kosten der ersten Indiensthaltung der Kanonenschaluppen vom Oktober bis Dezember 1848 werden mit rund 4500 Talern dem Marinedepot zu Stettin erstattet, weitere Unkosten erwachsen für die Unterhaltung der beiden in Danzig vorhandenen Kanonenjollen, die im Jahre 1840 als Musterstücke für den Fall eines eintretenden Bedürfnisses erbaut worden waren.

Das Konto „Matrikularbeiträge“ findet sich mit 272 249 Talern belastet, 615 603 Taler werden für 1849 nachrichtlich aufgeführt; als Empfängerin dieser Summen wird die Deutsche Reichs-Kassenverwaltung bezeichnet. Die Gesamtausgabe für die Marine im Jahre 1848 belief sich auf rund eine halbe Million Taler.

Nicht unbeträchtlich lebhafter gestaltete sich der Betrieb bereits für 1849, dessen Gesamtausgabe einschließlich der Reste für 1848 sich auf rund 1,7 Millionen Taler beziffert.

Obenan stehen in dieser Rechnung die Ausgaben für die Kanonenschaluppen und deren Geschützausrüstung mit etwa 640 000 Talern. An dieser Summe ist das Privatkomitee zu Stralsund mit 2700 Talern beteiligt, welches dieses Zuschusses zur Fertigstellung des von ihm gelieferten Kanonenbootes „Strelasund" bedurft hatte. Erwähnenswert ist, daß die Kosten des Baues einer eisernen Kanonenschaluppe sich auf 10 643 bis 11 671 Taler stellten, während für die hölzernen Schaluppen etwas mehr als 6000 Taler bezahlt wurden. Mit den in Berlin erbauten eisernen Schaluppen wurden vor ihrer Überführung nach der Küste auf dem Pichelsberger See Schießversuche abgehalten, wobei ein mit 500 Talern in Rechnung gestelltes Schleppschiff Hilfe leistete.

Unter den Kanonenrohren erscheint nunmehr eine Lieferung aus Lüttich, für welche an den Receveur des domaines 8400 Taler gezahlt wurden; bei einer Lieferung von Kanonenkugeln und Rohren aus Bremerhaven scheint es sich um einen Versuch mit Material von der deutschen Flotte zu handeln, der später zu größeren Lieferungen von seiten der Königlichen Eisengießerei zu Berlin für dieses Geschwader führte. Ausgaben im Betrage von mehr als 7000 Talern wurden auch bereits für die Schießübungen der Kriegsfahrzeuge geleistet.

Für Schiffbauhölzer und deren Unterbringung in zwei hölzernen Schuppen beim Marinedepot in Stettin wurden rund 42 000 Taler verausgabt, weitere 950 Taler für Zeichnungen und Modelle, von denen erstere z. T. französischen und englischen Ursprungs waren. Die Lieferanten der Schiffbauhölzer sind Stettiner Kaufleute, leider ist aber über die Herkunft der Hölzer aus der vorliegenden Rechnung nichts zu entnehmen; ein Teil der Hölzer gelangte auch in Danzig zur Ablieferung.

Unter den Rechnung legenden Marineformationen erscheinen im Jahre 1849 neben dem Bataillon in Stettin die erste und zweite Küstenflottillen-Division und das Kriegsdampfschiff „Preußischer Adler", die von April bis November in Dienst gestellt waren. Auch die Schiffsverwaltung der Korvette „Amazone" stellt der Marine einen Betrag von rund 14 000 Talern in Rechnung, wofür dieser die für das Schiff ausgesetzten Unterhaltungskosten aus der General-Staatskasse erstattet wurden.

Bei den Gehaltsempfängern sind zwei eigenartige Persönlichkeiten zu nennen, nämlich der vormalige Real-Schuldirektor Kerst, der aus seinem Verhältnis als Generalsekretär bei der Reichs-Marine in den Dienst der preußischen Flotte übergetreten war, und ein Schriftsteller Schmidt, der als Protokoll- und Korrespondenzführer anscheinend in der Nähe des Prinzen Adalbert beschäftigt wurde. Eine schmerzliche Erinnerung ruft der Name des Marineleutnants Hermann, des letzten Kommandanten der „Amazone", wach, dem zu Händen des Kommandos der aufgelösten zweiten Flottillendivision ein Restbetrag ihm zustehender Kommandeurzulage bezahlt wurde. Ferner wird in diesem Jahre der Kommodore Schroeder zuerst genannt.

Über die Anfänge des Marine-Unterrichtswesens geben Zahlungen Auskunft an einen Professor, eine Buchhandlung und verschiedene Handwerksmeister, welche „Gegenstände für die zur Teilnahme an den Lehrvorträgen des Königlichen Gewerbeinstituts (zu Berlin) kommandierten Maschinistenlehrlinge v. der Linden, Morgenstern und Ullrich geliefert hatten.

Von weitergehenden Plänen redet ein Rechnungsposten, betreffend die Untersuchung des Baugrundes im Hafen zu Swinemünde zum Zweck der Anlage eines Kriegshafens an diesem Platze.

Das Jahr 1850 bringt einen bemerkenswerten Posten in Gestalt einer allerdings nach heutigen Begriffen sehr bescheidenen Repräsentationszulage für den Prinzen Adalbert; ferner zeigen nunmehr die Namen des Zahlmeisters Will, des Marinearztes Dr. Steinberg und des Auditeurs Bettauer bei den Gehaltsempfängern, daß man begonnen hatte, das Marinewesen mit dem nötigen Beiwerk in bezug auf Verwaltungseinrichtungen auszustatten. In diesem Zusammenhange sei endlich auch die Adjutantenzulage des Leutnants Galster erwähnt, der als Artillerist der Armee die Kunst der heiligen Barbara in der Marine einzubürgern berufen war.

In diesem Jahre erscheint im Extraordinarium der Ankauf der Insel Dänholm bei Stralsund, welche die Helmstätte des ersten Marine-Etablissements werden sollte. Neben dem Kaufpreis von rund 15 000 Talern war den Pächtern der Insel ein Abstandsgeld von 5000 Talern zu zahlen, weil man mit den Arbeiten für das Etablissement alsbald beginnen wollte. Einen weiteren interessanten Posten bilden Zahlungen für Ländereien, die zur Vergrößerung des Werftplatzes in Danzig angekauft waren, und fernerhin die Geldsummen, welche durch Vermittlung des Bankhauses Mendelssohn & Co. an die Maschinenbauer Robinson und Scott Russell in Millwall abgeführt wurden; es handelt sich hierbei um die Ratenzahlungen für die erste preußische Dampfkorvette „Danzig", deren Maschinen in England erbaut wurden.

Weiterhin läßt die Rechnung erkennen, wie Kommodore Schroeder nach Millwall gegangen war, um dort die neuerbauten Kriegsdampfer „Nix" und „Salamander" zu übernehmen, wofür neben dem Kaufpreis von 275 000 Talern mancherlei Spesen an Assekuranzgebühren, Wechselunkosten und endlich für beschaffte Ausrüstungsgegenstände zu bezahlen waren. Zur Abnahme der Schiffe war außer Schroeder auch der Schiffbaumeister Devrient nach England kommandiert.

Erhebliche Summen wurden auch jetzt wieder für die Beschaffung von Schiffbauhölzern ausgegeben, bei denen wenigstens zum Teil der deutsche Ursprung erkennbar ist. Mit zunächst nur geringen Teilbeträgen erscheinen die Reisen der „Amazone" und des Transportschiffes „Merkur" in der Rechnung, während für den „Merkur" selbst noch im November 1851 ein Betrag von 8000 Talern als Miete an die Seehandlungskasse verausgabt wird. Weitere Buchungen lassen erkennen, daß diese Miete auf den Kaufpreis des Schiffes in Anrechnung gebracht wurde.

Auf die Auflösung der deutschen Flotte deutet eine Zahlung von 12 000 Talern „Zuschuß zur ersten seemäßigen Ausrüstung sowie zur Überführung der Dampfkorvette »Barbarossa« von Bremerhaven nach Swinemünde" hin, während die Seeexpedition nach Südamerika, an der außer „Amazone" und „Merkur" die Fregatte „Gefion" teilnahm, zuerst an Bestimmungen über die Gehaltszahlung an den Kommodore Schroeder während dessen Abwesenheit erkennbar ist; an „Zulage in See" wurden für den Kommodore täglich 6 Taler verausgabt.

Die Heranziehung weiterer fremder Seeoffiziere tritt in der Gehaltszahlung an den schwedischen Korvettenkapitän Hylten-Cavallius in die Erscheinung.

Beim Bau des Kriegsschoners „Hela" zeigt ein Einnahmeposten in der Rechnung für 1853, daß der private Sammeleifer wiederum im Interesse der Vergrößerung der Flotte tätig gewesen war. Freilich hatte das Komitee, das jene Sammlungen ins Leben rief, auf größere Ergebnisse gehofft; es hatte einen Kriegsdampfer bauen wollen, der den Namen „Der preußische Urwähler" tragen sollte, eine seltsame, dem Geiste der Zeit entsprechende Bezeichnung. Das Endergebnis der Sammlungen erscheint nun hier unter Hinzurechnung der Zinsen mit einem Betrage von rund 31 000 Talern, die nur als Beihilfe zum Bau des genannten Schoners dienen konnten. Immerhin hat dieser, der später als Brigg getakelt wurde, als Schulschiff und zu Vermessungszwecken nützliche Dienste geleistet, und wer das von ihm aufbewahrte Steuerrad im Kasino in Kiel betrachtet, sollte dabei auch der Entstehungsgeschichte dieses Fahrzeuges eingedenk sein.

Die Rechnung für 1853 bringt sodann unter den „Resten für 1852" den genauen Kostennachweis über die Reise der „Gefion" und ferner auch die Indiensthaltungskosten der Korvette „Danzig" und von „Amazone", „Merkur" und „Salamander". Die monatlichen Unterhaltungskosten der „Gefion" schwanken zwischen 6154 und 7820 Talern — die geringeren Ansätze der ersten Monate erklären sich wohl daraus, daß das Schiff zunächst noch nicht seine volle Besatzung hatte. Die „Danzig" verausgabte in den Monaten ihrer Ausrüstung etwas über 9000 Taler, worunter 3500 Taler für „Feuerungsmaterialien"; die Kosten des laufenden Betriebes halten sich zwischen 3800 und 5800 Talern. Die Monatskosten der „Amazone" belaufen sich auf 2500 bis

3000 Taler, diejenigen des „Merkur“ auf 700 bis 800 Taler; nur im Ausrüstungsmonat sind 7642 Taler angeschrieben, er mußte also wahrscheinlich die Kosten des Proviants, den er den anderen Schiffen zuführen sollte, auf seine Rechnung übernehmen.

Sucht man nach Einzelheiten der Rechnung, so sind die dem Schiffsprediger der „Gefion“ mitgegebenen neusilbernen Kirchengräte und 50 Bibeln erwähnenswert, ferner die Erstattung von Portokosten an die Gesandtschaft in Konstantinopel für die Beförderung der Dienstkorrespondenz der „Danzig“ und eine Zahlung an das Konsulat in Gibraltar, welches anscheinend ebenfalls für die „Danzig“ die Versendung nautischer Instrumente vermittelt hatte.

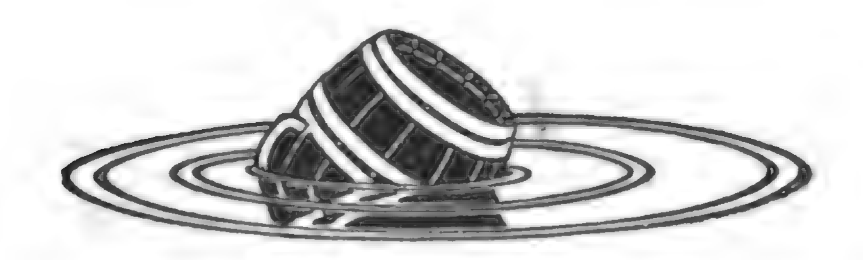
1853 erscheinen neben den Personen im Stabe des Prinzen Adalbert die Marineabteilung des Kriegsministeriums unter Oberst v. Wangenheim mit Hilfskräften aus der Intendantur des III. Armeekorps, am Schluß aber die Beamten der Admiralität und der Marineintendantur, welche aus den ersparten Gehältern der Subalternbeamten der Marineabteilung abgefunden wurden. Hier tritt uns der Geheime Regierungsrat Gäbler entgegen, der den Abtretungsvertrag für das Jadegebiet zu Papier brachte, ferner der Intendantursekretär Schmidtke, der die Karriere zum Marineintendanturrat machte, der Kabinettsrat Niebuhr, der nebenamtlich als Dezernent in der Admiralität fungierte, der Premierleutnant v. Bothwell, der dem Prinzen Adalbert nahe stand, und mancher andere Name, der in der Anfangsgeschichte der Marine eine größere oder geringere Rolle spielte.

Aus dem Extraordinarium mögen noch die Vorarbeiten für das schwimmende Dock in Danzig erwähnt werden, ferner die Winterdächer für „Nix“ und „Salamander“, die doch so bald schon ihre Flagge wechseln sollten, und endlich die Arbeiten „zur Vervollständigung der Königlichen Schiffswerft in Danzig“, neben denen aber auch noch Kosten für die Etablierung eines Marinedepots in Swinemünde und für die Anlagen auf der Insel Dänholm erscheinen.

Wer mit der Vorgeschichte unserer Marine nicht vertraut ist, dem sagen die ohnehin nicht leicht übersichtlichen Zahlenreihen der alten Marinerechnungen nichts. Wer diese Vorgeschichte näher kennt, den freilich blicken daraus allerlei vertraute Gesichter und Bilder an, und vor allem muß er immer wieder sich vergegenwärtigen, wie mehr als bescheiden die Hilfsmittel in jenem Anfange waren, aus dem doch das heutige kraftvolle Marinewesen hervorgegangen ist.

Wenn Verfasser annehmen kann, daß seine früher gelieferten „Beiträge zur Geschichte unserer Marine“ noch nicht ganz vergessen sind, so darf er vielleicht auch hoffen, daß die vorstehenden einzelnen Streiflichter auf die trockenen Rechnungszahlen einigem Interesse begegnen werden.

P. K.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Reichs-Marine-Amt: **Segelhandbuch für die Westküste von Hindustan.** Mit 50 Küstenansichten, davon 34 im Text, 16 auf 3 Tafeln. — Berlin 1907. Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Gebunden 3,00 Mark.

Rüstig schreitet die deutsche Küstenbeschreibung weiter nach Osten vor; die ganze Westküste von Vorderindien ist hier auf Grund der neuesten Segelhandbücher fremder Staaten und Fragebogen der Deutschen Seewarte in der bekannten gründlichen Weise behandelt worden. Die Angaben über die magnetischen Elemente sind von der Deutschen Seewarte bearbeitet. — Die Malediven und Lakediven werden im „Segelhandbuch für Ceylon und die Malakkastraße" beschrieben werden. M.

Reichs-Marine-Amt: **Beiheft zum Segelhandbuch für das Schwarze Meer.** 19 Tafeln mit 223 Küstenansichten. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Gebunden 3,00 Mark.

Das Beiheft ergänzt das 1906 erschienene Segelhandbuch durch gut ausgeführte Vertonungen und Abbildungen von Land- und Seemarken. Bei einigen Küstenansichten sind Peilung und Entfernung nicht angegeben. M.

Albrecht-Vierow: **Lehrbuch der Navigation und ihrer mathematischen Hilfswissenschaften.** Neunte Auflage, bearbeitet von G. Holz. — Berlin 1906. R. v. Deckers Verlag. — Gebunden 14,00 Mark.

Die neunte Auflage zeigt gegen die im Jahre 1900 erschienene achte nur geringe Abweichungen, die in erster Linie durch die Neuerungen des Nautischen Jahrbuches von 1907 bedingt waren. Alle Beispiele, zu deren Berechnung dies gebraucht wird, sind neu berechnet worden. M.

Aus dem Verlage von L. v. Vangerow, Bremerhaven und Leipzig, liegen uns vor:

Julius Bortfeldt: **Sternkarten nebst Sternfinder** für Seeleute und Reisende sowie alle Freunde des Sternenhimmels (zweite Auflage),

deren Benutzung nach Verbesserung der unter „Gebrauch des Sternfinders" stehen gebliebenen Druckfehler in: „so berechne man aus Uhrzeit plus gerader Aufsteigung der Sonne (s. u.) die Sternzeit oder gerade Aufsteigung des Meridians" — empfohlen werden kann.

W. Láska: **Lehrbuch der Astronomie und der mathematischen Geographie.** Erster Teil: **Sphärische Astronomie.** Zweite Auflage.

Die zweite Auflage stellt nach dem Vorwort des Verfassers eine vollständige Neubearbeitung dar. Eine mathematische Einleitung, die die nötige Grundlage für die Koordinatenbestimmung und die Fehler- und Ausgleichsrechnung bietet, bildet den ersten Abschnitt, dem dann folgen: Die Grundlagen der sphärischen Astronomie mit guten Erklärungen und ergänzenden bildlichen Darstellungen; die Refraktion; die Parallaxe. Sind diese Abschnitte unmittelbar für den nautischen Unterricht verwertbar, so gehen: Die Präzession und Nutation, die Aberration des Lichts und die Sternreduktion vorzugsweise den Astronomen an. Der achte Abschnitt, die Zeit, interessiert beide; die Anwendungen (Abschnitt 9) beschränken sich auf rein astronomische Rechnungen, von denen nur die Berech-

nung der Kulminationszeit, des Auf- und Unterganges, der Morgen- und Abendweite und des Einflusses von Refraktion und Parallaxe insbesondere auf Gestirnsdistanzen auch für den Navigateur unmittelbar Nutzen bietet. Das Werk ist in seiner klaren Sprache mit guten Abbildungen jedem zu empfehlen, der tiefer in die Astronomie eindringen will, als sie auf der Marineschule oder den Seefahrtsschulen gelehrt wird, insonderheit wird es sich den Lehrern der Navigation als sehr brauchbares Handbuch für die nautische Astronomie erweisen. Es gehört „Kleyers Enzyklopädie der gesamten mathematischen, technischen und exakten Naturwissenschaften" an. M.

Die Schiffsschraube. Von A. Achenbach. II. Teil: Ihre konstruktive Durchbildung. Mit einem Anhang: Schraubenantrieb der Motorboote. — Verlag von Rob. Kordes, Kiel. — 14,00 Mark.

Dem I. Teil: „Entwicklung und zeichnerische Darstellung der Schiffsschraube" ist nun der II. Teil gefolgt. Dieser behandelt zunächst die verschiedenen Materialien. Die konstruktiven Einzelheiten sind nach den Schiffstypen gegliedert und werden in der Reihenfolge behandelt, wie sie sich aus dem Konstruktionsgange ergeben; der Besprechung der Kriegschiffsschrauben folgt diejenige der Handelsschiffsschrauben; der Niki-Propeller ist besonders geschildert. Nachdem der Entwurf der Schiffsschraube sehr ausführlich behandelt ist, wird die Herstellung derselben in der Gießerei und Werkstatt, das weitere Bearbeiten, Aufmessen und Aufsetzen der Schraube an die Welle erörtert. Im Anhang wird der Schraubenantrieb von Motorbooten mit den Umsteuermechanismen sehr eingehend berücksichtigt.

Das Werk ist recht ausführlich und verständlich geschrieben; mit großem Fleiß sind Konstruktionsdaten und Versuchsergebnisse in vielen Tabellen zusammengestellt; gute, brauchbare Werkstattzeichnungen dienen zur Illustration. Das Werk ergänzt die Literatur über Schiffsschrauben in recht anzuerkennender Weise und kann außer dem Konstrukteur auch allen Ingenieuren und Studierenden warm empfohlen werden. — Über den in Aussicht gestellten III. Teil wird seiner Zeit berichtet werden. Grühn.

Der Schraubenpropeller (Schiffsschraube), Konstruktion und Berechnung desselben. Von C. Dreihardt, Ingenieur. — Verlag von M. Krayn, Berlin W. — 3,50 Mark, gebunden 4,50 Mark.

Dies kleine Werk behandelt in allgemeinen Formen die Wirkungsweise und Elemente der Schiffsschrauben und befaßt sich im besonderen mit Motorbootsschrauben. Es ist für weitere Kreise bestimmt; jüngere Ingenieure, Schiffsmaschinisten, Techniker, Sportleute finden hierin eine allgemein verständliche Abhandlung über das Wesen der Propulsion, gut gewählte einfache Übungsbeispiele führen in die notwendigsten Berechnungen ein. Die Konstruktion und Herstellung der Schraubenpropeller ist in allgemeinen Umrissen geschildert. Das Werk ist recht einfach und verständlich geschrieben und bietet Interessenten eine angenehme Lektüre. Die vorhandenen Zeichnungen vervollständigen den Inhalt in passender Weise. Grühn.

Die Grundlagen der Mechanik. Von Dr. O. Dziobeck, etatsmäßigem Professor an der vereinigten Artillerie- und Ingenieurschule, Dozenten an der Technischen Hochschule usw. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin. — 6,00 Mark, gebunden 7,00 Mark.

Das vorliegende Werk, das auf acht Abschnitte und einen Anhang verteilt ist, behandelt in erschöpfender Weise die Grundlagen und Gesetze der Mechanik.

Der erste Abschnitt führt uns zunächst in die Bedeutung und Aufgaben der Mechanik, die Begriffe und Gesetze der Mechanik und die Kraftgesetze ein.

Der zweite Abschnitt enthält die Größen der Mechanik, Grundeinheiten und Maßsysteme, abgeleitete Einheiten und die Dimensionsformeln.

Der dritte Abschnitt behandelt die Streckenlehre, die Plangrößen, die geometrischen Momente, die Koordinatenlehre und die Koordinatentransformation.

Der vierte und fünfte Abschnitt enthält die Lehre von den Bewegungen (Bewegungsgleichungen, Beschleunigungen usw.).

Der sechste Abschnitt bespricht die Lehre vom Schwerpunkt, Dichte, Massenmoment, Massenbeschleunigung usw., lebendige Kraft und Arbeit, Kräftepotential und potentielle Energie.

Der siebente Abschnitt behandelt die Lehre vom Zwang, der Freiheit, virtuelle Bewegung, Reibung usw.

Der achte Abschnitt bringt die Lehre vom Wurf, Pendel, Stoß, Kräfte am starren Körper, allgemeine Schwere sowie Aufklärungen über Irrtümer und Trugschlüsse.

Der Anhang enthält eine Zusammenstellung von Größen der Mechanik, ihrer Dimensionsformeln und der in dem vorliegenden Buch für sie gebrauchten Buchstaben.

Während, wie schon zu Anfang gesagt ist, die beiden ersten Abschnitte uns in das Wesen und die Begriffe der Mechanik einführen, finden wir in den weiteren Kapiteln neben einer ausführlichen Erklärung an vielen Beispielen und zahlreichen Abbildungen die erforderlichen Formeln kurz aber verständlich entwickelt. Aus dem Ganzen ergibt sich, daß die Stoffeinteilung eine sehr zweckmäßige und erschöpfende ist. Das Buch kann deshalb Studierenden und Lehrern bestens empfohlen werden.

v. Löbells Jahresberichte über das Heer- und Kriegswesen (XXXIII. Jahrgang, 1906. Herausgegeben von v. Pelet-Narbonne, Generalleutnant z. D. Mit zwei Skizzen im Text und einer Karte. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn. — 11,50 Mark, gebunden 13,00 Mark)

sind zur gewohnten Frist erschienen. Wie unseren Lesern aus früheren Besprechungen bekannt — siehe zuletzt „Marine-Rundschau", 1906, S. 1177 —, berühren diese Jahresberichte das Interesse der Marine nur mittelbar, um so unentbehrlicher werden sie freilich dem Seeoffizier sein, der sich seinerseits über das Heer und Kriegswesen daheim und im Auslande unterrichten will, da dieses schwierige Material anderwärts kaum in dieser Vollständigkeit, Objektivität und Präzision der Behandlung zu finden sein wird. In dem Kapitel „Festungskrieg" bietet diesmal die Belagerung von Port Arthur den wesentlichsten Anhaltspunkt für die Erörterungen, während beim „Verkehrswesen" die Erfahrungen mit dem Heliographen in Südwestafrika im Vordergrund stehen. Aus dem geschichtlichen Abschnitt ist eine knappe, aber sehr lesbare Darstellung der kriegerischen Ereignisse in den deutschen Schutzgebieten hervorzuheben, in der Ost- und Südwestafrika in gleicher Weise berücksichtigt werden. Bei Neuguinea wird der Mitwirkung des „Condor" gedacht. Die beigegebene Karte bringt das Schutzgebiet von Südwestafrika zur Darstellung.

Karl Radunz: **100 Jahre Dampfschiffahrt, 1807 bis 1907.** Mit 125 Abbildungen und 2 Tafeln. — Rostock 1907. C. J. E. Volckmann Nachfolger. — 7,50 Mark, gebunden 8,50 Mark.

Im Herbst 1907 vollenden sich 100 Jahre, seit auf dem East-River bei New York das erste, von Fulton gebaute, praktisch brauchbare Dampfboot, der „Clermont", seine Probefahrt machte, um in unmittelbarem Anschluß daran dauernd für die Passagierfahrt zwischen New York und Albany in Dienst gestellt zu werden. Riesenhafte Wandlungen und Umwälzungen hat seitdem die Dampfschiffahrt hervorgebracht und an sich selbst erfahren, bis sie das Segelschiff, das vor ihm viele Jahrhunderte lang in der Kriegs- und Handelsmarine die See beherrschte, auf die Küstenfahrt bzw. auf das Sondergebiet der kolossalen Vier- und Fünfmaster der Handelsflotte zurückdrängte, auf dem es — vielleicht? — noch für einen längeren Zeitraum den Wettbewerb wird aushalten können. Diesen Werdegang hat der Herr Verfasser in einem mit zahlreichen Abbildungen geschmückten Bande für einen größeren Leserkreis anschaulich und anziehend geschildert.

Vor allem die technische, aber auch die wirtschaftliche und soziale Seite der großen Errungenschaft des 19. Jahrhunderts kommen dabei zu ihrem Rechte. Ein besonders interessantes Kapitel bildet darin der „Great Eastern“, jenes in seinen Dimensionen erst heute wieder erreichte Riesenschiff, das, der technischen Entwicklung vorgreifend, durch seine seemännischen und wirtschaftlichen Mißerfolge doch nur den Beweis lieferte, daß auch auf diesem Gebiete sich nichts übereilen und nichts vorwegnehmen läßt und daß nur Schritt vor Schritt das Ziel der höchsten technischen und wirtschaftlichen Leistung zu erzielen ist. Die Abbildungen sind — naturgemäß — dem Fachmann teilweise alte Bekannte, das größere Lesepublikum wird darin eine ansprechende Belehrung finden; auch für das heranwachsende Geschlecht bildet das Buch einen nützlichen Lesestoff. Einen Fehler dürfen wir berichtigen: „Nix“ und „Salamander“ ließ Prinz Adalbert nach seinen Ideen für die preußische Marine erbauen; der englische Erbauer nannte sie selbst „the Prussian Construction“. Erst nachträglich wechselten sie die Flagge und gingen in englischen Besitz über; die gegenteilige Angabe Seite 115 entspricht deshalb nicht den historischen Tatsachen.

Deutsch-Nautischer Almanach. Illustriertes Jahrbuch über Seeschiffahrt, Marine und Schiffbau für das Jahr 1907. 8. Jahrgang. Redigiert von C. Schroedter. — Berlin, Verlag von Boll & Pickardt. — Gebunden 3,50 Mark.

Siehe „Marine-Rundschau“, 1906, S. 643. — Die in dem Buche enthaltene umfangreiche Chronik, die die gesamten Interessen der Handelsmarine umfaßt, ist ebenso interessant, wie das beigegebene statistische Material wertvoll ist. Bemerkenswert ist angesichts der Erörterung des gleichen Themas im „Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft“ ein Aufsatz über „die Zukunft der großen Segelschiffe“, der ihnen, wenn dereinst der Panama-Kanal die Umschiffung von Kap Horn unnötig machen wird, keine günstige Prognose stellt. Die gesamte Handelsschiffahrt besitzt in diesem, übrigens reich und geschmackvoll illustrierten Jahrbuch ein sehr wertvolles und von Jahr zu Jahr brauchbarer werdendes Hilfsmittel.

Kolonialerziehung des deutschen Volkes. Leitende Ideen und Material. Von Eduard Preuß, Hauptmann a. D. — Berlin 1907. Alexander Duncker. — 1,00 Mark.

Hauptmann Preuß ist der Verfasser des warmherzigen Appells „Die höheren Aufgaben des jungen Offiziers für Armee und Volk“, dem wir auf Seite 1300 des Jahrgangs 1906 eine Besprechung widmeten. In dem oben bezeichneten Buche liefert er nunmehr den dort verlangten „Abriß der Staatswissenschaften“, indem er aus der für das deutsche Volk aus zwingenden wirtschaftlichen Gründen hervorgehenden Notwendigkeit kolonialer Ausbreitung zugleich dessen Stellung innerhalb der Weltpolitik und die Pflicht, sich für diese gerüstet zu halten, entwickelt. Alles das ist kurz und überzeugend, in einer Form, daß der junge Offizier daraus lernen und eigenen Lehrstoff ableiten kann, vorgetragen. Ob die knappe Soldatenzeit gestatten würde, auch noch diesen Lehrstoff in sich aufzunehmen, vermögen wir nicht zu entscheiden; angängig aber wäre es jedenfalls, die kleine Schrift in die Mannschaftsbüchereien einzustellen und ihre Lektüre insbesondere den Unteroffizieren anzuempfehlen. Dem Herrn Verfasser aber gebührt für sein schönes Wollen aufrichtige Anerkennung.

Die Wehrsiedler oder der neue Reichstag und die militärische Kolonisation Deutsch-Südwestafrikas durch Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften der Armee und Marine. Von Oberlandesgerichtsrat Casimir Wagner. — Stuttgart, Fritz Lehmanns Verlag. — 1,20 Mark.

Der in der kolonialen Literatur nicht zum ersten Male auftretende Verfasser verlangt die Ansiedlung der ausgedienten Schutztruppenmannschaften und die Auferlegung einer Milizdienstpflicht auf alle waffenfähige Mannschaft des Schutzgebietes, die durch ihre Verbreitung im ganzen Lande und die in öfteren Übungen gewährleistete Kriegs-

brauchbarkeit den besten Schutzdamm gegen das Wiederaufleben aufrührerischer Neigungen unter den Eingeborenen bilden würde. Mit diesen Vorschlägen bewegt er sich, wie er ausführt, nicht auf unbekanntem Gebiet, sondern er kann sich auf klassische Vorbilder berufen, da auch der römische Legionär einen Wehrsiedler darstellte, der, wenn die Pflicht rief, in seinen gewohnten und erprobten militärischen Verband zurücktrat. Indem er gegenüber seinem Vorschlag auf die ungeheuren Kosten und die vielfachen Mißerfolge einer Hinaussendung von Truppen im Ernstfall sowie an anderer Stelle auf die reichen natürlichen Hilfsmittel des Schutzgebietes hinweist, erwartet er von den Wehrsiedlern eine Erschließung und Ausbeutung dieser Schätze, welche die bisher gebrachten Opfer vielfach verzinsen und wieder einbringen würden. Wenn auch zunächst gewissermaßen als Wahlbroschüre gedacht, enthält doch Wagners Arbeit unseres Erachtens Gedanken von bleibendem Wert, durch die sie der Beachtung eines weiteren Leserkreises jedenfalls würdig erscheint.

Ploetz: **Auszug aus der alten, mittleren und neueren Geschichte.** 15. Auflage. — Gebunden 3,— Mark.

Den Ploetzschen Geschichtsauszug, jetzt herausgegeben von Professor Max Hoffmann-Lübeck, haben wir bereits zweimal an dieser Stelle erwähnt — siehe „Marine-Rundschau“ 1902, S. 1022, und 1905, S. 667 — und tun dies auch jetzt wieder, weil wir dies außerordentlich handliche kleine Nachschlagebuch für einen etwaigen Bordgebrauch für ganz besonders zweckmäßig halten. Durch geringe Beschränkungen des Altertums ist Platz für die neuere und neueste Geschichte, insbesondere für die moderne Kolonialpolitik, geschaffen worden, so daß u. a. der Hereroaufstand bereits die ihm in diesem Rahmen zukommende Behandlung finden konnte. Es wäre uns von Interesse, wenn wir unsere obige Anschauung über die Verwendbarkeit des kleinen Leitfadens für Bordzwecke gelegentlich bestätigt fänden.

Einiges über Kriegsmarine und Marinetaktik. Mit 36 Figuren im Text. Von Hugo Schmid, Major im K. und K. Generalstabskorps. — Wien. Im Selbstverlage. — 1 Krone.

Verfasser bringt auf 48 Seiten für den Nichtfachmann die Angelegenheiten der Kriegsmarine in bezug auf ihr Material und ihre Verwendung, letzteres namentlich bezüglich der Küstenverteidigung und der Mitwirkung der Landarmee bei einer Landung zur Darstellung. Er unterstützt diese mit zahlreichen Abbildungen — die Schiffe meistens in Silhouettenform — und Kartenskizzen und schafft so ein gewiß sachdienliches Belehrungsmittel. Wir haben zwar in Deutschland Ähnliches bereits in ausreichendem Maße, doch sei auch die kleine Schrift des Majors Schmid der Beachtung empfohlen.

Die Aussichten eines amerikanisch-japanischen Krieges. Von J. Robic, K. und K. Hauptmann des Generalstabskorps. — Leipzig. Friedrich Engelmann.

Die kleine Broschüre geht von dem Falle einer kriegerischen Verwicklung zwischen Japan und den Vereinigten Staaten aus und stellt fest, daß letztere für einen solchen Fall, namentlich auch in maritimer Richtung, nur sehr ungenügend gerüstet seien. Dieser Beweisführung wird man die Berechtigung nicht absprechen können, doch dürfen wohl auch für Japans Chancen die riesigen Entfernungen zwischen der Heimat und dem amerikanischen Kriegsschauplatz nicht außer Ansatz bleiben. Lehrreich ist die Broschüre aus dem Gesichtspunkt, vor welche Fragen die Entwicklung der Weltpolitik die Menschheit stellt, und schon aus diesem Grunde durfte sie nicht unerwähnt bleiben.

Der Weltverkehr. Von Albrecht Wirth. Sechster Band von: **„Die Gesellschaft.“** Sammlung sozialpsychologischer Monographien, herausgegeben von Dr. Martin Buber. — Verlag von Rütten & Loening, Frankfurt a. M. — Preis 1,50 Mark, gebunden 2,00 Mark.

Die bisher erschienenen Bändchen der „Gesellschaft“ beschäftigen sich mit den verschiedensten das moderne Leben berührenden Fragen, sie haben Männer wie Sombart,

Professor Schweninger, Eduard Bernstein u. a. zu Verfassern. In dem vorstehend bezeichneten Heft schildert Albrecht Wirth in geistreichem Plauderton die Mittel des Weltverkehrs zu Wasser und zu Lande für die Beförderung von Menschen, Dingen und Nachrichten, indem er dabei dem Automobil eine glänzende Prognose stellt und die sportliche Ausnutzung der Verkehrsmittel zu Distanzfahrten über die Erdteile, zu Jagdausflügen in unwegsame Gebiete und zu Kreuzerfahrten von Lustyachten hervorhebt. Sodann geht er über auf die großen Umwälzungen, die dieser Verkehr in den Sitten und Anschauungen hervorgebracht hat, indem er vieles zerstörte, manches verbreitete und verpflanzte, und endlich dazu, wie er, neben dem Kosmopolitismus auch den Nationalismus verschärfend, in Sperrforts, Zöllen und Tarifen Schranken erforderte, die in dieser Form eine ältere Zeit nicht kannte. Alles das wird unter Vermeidung einer Vertiefung und sparsamer Anwendung von Zahlen in einer Weise vorgetragen, daß sich das Büchlein als eine angenehme und unterhaltende Lektüre für die Mußestunden, beispielsweise auch für eine langdauernde Eisenbahnfahrt, darstellen würde. Ähnlich dürften nach den auf dem Umschlagbogen beigefügten Andeutungen auch die übrigen Bändchen der „Gesellschaft“ gehalten sein.

Handelsmarine und Kriegsmarine. Vortrag, gehalten in der Gehe-Stiftung zu Dresden von Dr. Ernst von Halle. — „Neue Zeit- und Streitfragen“, 4. Jahrgang, Heft 4 und 5. — Verlag von Zahn & Jaensch. — 1,50 Mark.

Der am 27. Oktober 1906 gehaltene Vortrag ist in dem vorliegenden Doppelheft derartig erweitert, daß er ein ausreichendes Bild über die Beziehungen zwischen der Kriegs- und Handelsmarine und die beiden obliegenden Aufgaben, soweit sie getrennt sind und soweit sie zusammenfallen, gibt. In einer historischen Einleitung wird geschildert, wie ursprünglich das Kriegs- und Handelsschiff — und vielfach zugleich das Seeräuberschiff — materiell und personell identisch waren, bis schließlich die technische Entwicklung zu einer vollkommenen bis auf die Häfen ausgedehnten Trennung führte. In gleicher Weise sind die Aufgaben völlig auseinander gefallen, und nur im Kriegsfalle wird die Handelsmarine der Marine mit ihren Hilfsmitteln dienstbar sein, so wie diese dann die Leistungsfähigkeit der ersteren gewährleistet. Dieser unserem Leserkreis geläufige Sachverhalt wird hier in knappen Zügen einem gebildeten Laienpublikum einleuchtend vorgeführt.

„Hillgers Illustrierte Volksbücher“: Die Südpolarforschung. Von Dr. phil. Fritz Regel. — Hermann Hillgers Verlag, Berlin-Leipzig. — 30 Pfennig.

Mit „Hillgers Volksbüchern“ haben wir uns schon wiederholt beschäftigt. Hier wird uns die Geschichte der Südpolarforschung von ihren Anfängen bis zu den neuesten Expeditionen in musterhaft knapper Darstellung unter Beigabe von Karten und zahlreichen Illustrationen vorgeführt, die trotz ihrer Verkleinerung an Schärfe und Anschaulichkeit nichts zu wünschen übrig lassen. In den Schlußkapiteln werden die bisherigen Forschungsergebnisse und deren weitere Ziele und Aufgaben zusammengefaßt. Wir dürfen annehmen, daß diese überaus wohlfeile Veröffentlichung die verdiente Verbreitung findet.

Aus dem Lande der Unzufriedenen. Gedanken über Volk, Heer und System von Nissen-Meyer, Oberstleutnant a. D. — Hermann Walthers Verlagsbuchhandlung. Berlin 1907. — 1,50 Mark.

Verfasser war, wie das Titelblatt angibt, drei Jahre lang Bataillonskommandeur in einem Ostasiatischen Infanterie-Regiment. Der Aufenthalt draußen einschließlich der Aus- und Heimreise hat seinen Blick geschärft für die Eigentümlichkeiten und Schwächen unseres Volkscharakters, und er macht darüber auf 108 Seiten seine Glossen. Er verlangt selbst nicht, daß man ihm in allen Stücken zustimme — er ist wohl selbst stellenweise ein wenig unzufrieden —, aber gerade deshalb ist sein kleines Buch, in dessen letztem Kapitel er auch die Fehler unseres Kolonialsystems erörtert, eine nützliche Lektüre, die wir der Beachtung unseres Leserkreises anempfehlen. Es steht manches, was recht lehrreich ist, in dem Buche.

Aus der Teubnerschen Sammlung **„Aus Natur und Geisteswelt"** erwähnen wir noch die mit Abbildungen reich ausgestattete und trotz einiger mathematischer Formeln auch für den Laien leicht verständliche Abhandlung von Th. Hartwig: **„Das Stereoskop und seine Anwendungen"**, die insbesondere auch über den Gebrauch dieses erst allmählich als wissenschaftliches Hilfsmittel anerkannten und zeitweise fast zum Spielzeug degradierten Apparates für die militärische Entfernungsmessung, für topographische Arbeiten und für manche andere praktisch und wissenschaftlich bedeutsame Zwecke Auskunft gibt. Auch dieses Werkchen wäre für die Mannschaftsbibliotheken wohl geeignet.

Die private Witwen- und Waisenkasse für aktive und inaktive Offiziere der deutschen Armee und Marine hat uns ihre Satzungen mit der Bitte um einen entsprechenden Hinweis vorgelegt. Die für aktive und inaktive Offiziere und Beamte der Armee und Marine einschl. des Beurlaubtenstandes bestimmte Kasse bezweckt, den Hinterbliebenen ihrer Mitglieder, d. h. deren Witwen und den Kindern bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres eine auf der Basis laufender Beiträge beruhende Jahrespension bis zu 1200 Mark zu versichern. Durch verschiedene Tarife ist die Art und Weise der Aufnahme je nach den Wünschen der Teilnehmer mit größeren oder geringeren augenblicklichen Leistungen verbunden, doch sind die Beiträge, bei denen eine Dividendenzahlung nicht in Betracht gezogen ist, verhältnismäßig niedrig bemessen. Die Verwaltung beruht in den Händen von sechs, zum Teil verabschiedeten Generalen und Stabsoffizieren, die ihre Pflichten ehrenamtlich wahrnehmen; ihnen sind die entsprechenden Sachverständigen beigegeben. Der Vermögensbestand der Kasse ist teils Buchschuld des Reiches, zum anderen Teile wird er bei der Reichshauptkasse aufbewahrt und verwaltet. Die Drucksachen der Kasse werden von deren Geschäftsstelle, Berlin W., Geisbergstraße 42I, portofrei versendet. Als erster Vorsitzender zeichnet der General der Inf. z. D. v. Graberg.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

---

* Arndt, Dr., A.: Schiffahrtsabgaben, in welchen Fällen und bis zu welcher Höhe sie zulässig sind. — Berlin 1907. O. Häring. 1,20 Mark.

Fiala, A.: Fighting the polar ice. — London 1907. Hodder & Stoughton. 16 sh.

* Ford, D.: Admiral Vernon and the navy. — London 1907. T. Fisher-Unwin. 10 sh. 6 d.

Gates, W. G.: Ships of the British navy. A record of heroism victory and disaster. — London 1907. W. H. Long. 15 sh. 6 d.

* Gonda, B.: Das ungarische Seewesen und der Fiumer Hafen. — Budapest 1906. Pátria. 4,50 Mark.

Immanuel: Welche Lehren lassen sich aus den Kriegen in Südafrika und Ostasien für die taktischen und moralischen Grundlagen der Kriegführung ziehen? — Wien und Leipzig 1907. C. W. Stern. 1,00 Mark.

* Lecky, S. T. S.: The danger angle and off-shore distance tables. 15. ed. — London 1907. G. Philip & Son. 4 sh. 6 d.

* Frhr. v. Lipperheide, F.: Spruchwörterbuch. — Berlin 1907. F. Lipperheide. 13,50 Mark.

* Meurer, Ch.: Die Haager Friedenskonferenz. 2. Band: Das Kriegsrecht der Haager Konferenz. — München 1907. J. Schweitzer. 26,00 Mark.

* Piloty, Dr., R.: Das Recht der Schiffahrtsabgaben in Deutschland. — Tübingen 1907. H. Laupp. 1,50 Mark.

* v. Rauch, F.: Mit Graf Waldersee in China. — Berlin 1907. F. Fontane & Co. 6,00 Mark.

* Righi, A., und Dessau, B.: Die Telegraphie ohne Draht. 2. Auflage. — Braunschweig 1907. F. Vieweg & Sohn. 15,00 Mark.

Rosen, F.: Eine deutsche Gesandtschaft in Abessinien. — Leipzig 1907. Veit & Co. 10,00 Mark.

Schiemann, Th.: Deutschland und die große Politik anno 1906. — Berlin 1907. G. Reimer. 6,00 Mark.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

The trial of the battleship »Vermont«.	M. E., März 1907.
Der Dampfturbinenbetrieb von Schiffen.	S., Jahrg. 8, Nr. 11, 12.
Der Schiffbau im Jahre 1906.	Ebenda.
Zukunftslinienschiff.	S., Jahrg. 8, Nr. 11.
Dreifach-Expansionsmaschine.	Ebenda.
Neues von den Probefahrten der „Dreadnought".	Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 13.
Les nouveaux cuirassés français et étrangers.	Y., Nr. 1515, 23. 3. 07.
Propelling and ordnance machinery of warships.	Eg., 22. 3. 07; E., 22. 3. 07.
Launch of H. M. S. »Indomitable«.	E., 22. 3. 07.
10 500 PS.-Spiralturbine.	Die Turbine, Jahrg. 3, Nr. 9.
Die A. E. G.-Curtis-Turbine.	S., Jahrg. 8, Nr. 12.
Recenti progressi dei motori marini a combutione interna.	Ri. M., 1907, Nr. 2.
Einheitliche Bezeichnung im Turbinenbau.	Ztschr. f. Turbinenwesen, 1907, Nr. 8.
The »Dreadnought's« trials.	N. M. R., 28. 3. 07.
New leads in naval architecture.	S. W., 27. 3. 07.
The marine steam turbine.	N. G., 14. 3. 07; Eg., 5. 4. 07.
Explosionsmaschinen für Marinezwecke.	Das Motorboot, 1907, Nr. 7.
A propos du lancement du croiseur cuirassé »Indomitable«.	Y., Nr. 1516, 30. 3. 07.
Devons-nous construire des cuirassés?	M. F., 1. 3. 07.
Nos futurs cuirassés à turbines.	Ebenda.
Statistik der mit Parsons-Turbinen ausgerüsteten Schiffe.	Ztschr. f. Turbinenwesen, 1907, Nr. 9.
Machinery data of our naval vessels.	N. G., 28. 3. 07.
Lidt om skibsturbiner og vandrørskedler.	T. f. S., 1907, Nr. 4.
The Cunard liner »Lusitania«.	Eg., 29. 3. 07; E., 5. 4. 07.
Gyroscopic steadying apparatus for vessels.	Eg., 5. 4. 07.
Boiler explosions in 1906.	E., 5. 4. 07.
Metazentrum.	D. F., 1907, Nr. 4.
Les turbines à vapeur.	L. M., März 1907.

Delay in warship building.	A. N. J., 6. 4. 07.
Stabilitätsprobleme.	Das Motorboot, Jahrg. 4, Nr. 8.
New Peruvian warship.	M. E., 1907, Nr. 4.
Warship construction in 1906.	Ebenda.
U. S. S. »California«, »South Dakota« and »Vermont«, Description and official trials.	Journal of the American Society of Naval Eng., Vol. XIX, Nr. 1.
Marine turbines and propellers.	Ebenda.
Der heutige Stand der Theorie des Schraubenpropellers.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ing., 1907, Nr. 15.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Einiges über Arbeitsdiagramme des rauchschwachen Pulvers.	Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 13.
Herstellung von Sprengstoffen.	Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 13, 14.
Geschoßwirkung der Schiffsartillerie.	U., Jahrg. 9, Nr. 26, 28.
Die Zukunft des Maschinengewehrs.	D. O., 1907, Nr. 12a.
Über die Ursachen der schnellen Abnutzung großer Geschütze.	Dinglers Journal, Bd. 322, Nr. 13.
Altes und Neues aus dem mittelalterlichen Geschützbau.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ing., 1907, Nr. 13.
Die Versuche Ottos zur Herstellung eines Schießwollpulvers.	Z. S. u. S., 1907, Nr. 7.
Artilleristische Erfahrungen aus dem Russisch-Japanischen Seekriege.	A. M., 1907, Nr. 2.
Neue Geschütze der englischen Feld- und Belagerungsartillerie.	Ebenda.
Gunnery in the navy.	N. M. R., 4. 4. 07.
Unfälle mit Geschützen usw. 1905/1906.	U., Jahrg. 9, Nr. 30; I. R. A. F., April 1907.
Gun-mountings: breech mechanism and elevating-gear.	Eg., 29. 3. 07.
Recent developments in armor and armament.	J. U. S. A., 1907, Nr. 1.
Modern armour and armour-piercing projectiles.	E., 12. 4. 07.

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Safe submarine vessels and the future of the art.	E., 22. 3., 5. 4. 07.
Safety of submarines.	N. M. R., 28. 3., 4. 4. 07.
Die französischen Tauchboote neuesten Typs.	I. R. A. F., April 1907; J. U. S. A., 1907, Nr. 1.
The Italian submersible boat »Glauco«.	Eg., 12. 4. 07.

Küstenverteidigung, Landungen.

Armierung von Küstenbefestigungen.	Armeeblatt, 1907, Nr. 12.

Maritime und militärische Fragen.

Die Wehrmacht Japans.	D. O., 1907, Nr. 12; O. L., 1907, Nr. 8.
Fleets in commission.	N. M. R., 21. 3. 07.
The big-gun battleship controversy.	N. M. R., 21. 3., 28. 3. 07.
The standards of our sea power.	S. W., 13. 3. 07.
Von der französischen Flotte.	U., Jahrg. 9, Nr. 26.
Personalfragen der Marine der Vereinigten Staaten.	N. M. R., 17. 3., 24. 3. 07.
The personnel of the fleet.	Eg., 22. 3. 07.

Engelske flademanøver i 1906.	T. f. S., 1907, Beiheft.
Die fliegende Division.	M. S., 1907, Nr. 4.
Über die Armierung von Torpedobooten auf Grund taktischer Erwägungen.	Ebenda.
Der offizielle Bericht des Admirals Fournier über die Flottenmanöver 1906.	Ebenda.
Tactical qualities of all-big-gun battleships.	J. U. S. I., März 1907.
The naval supremacy of England in European waters.	N. L. J., April 1907.
The navy and the coastguard.	U. S. M., April 1907.
Tsushima and the »A. B. G. B. S.«	N. M. R., 4. 4. 07.
Naval redistribution. Homogeneity and speed.	Ebenda.
Der Panzerkreuzer der Zukunft.	Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 14.
Die Rüstungen in Japan.	I. R. A. F., April 1907.
Le grade de capitaine de corvette.	M. d. F., 1907, Nr. 14; Y., Nr. 1518, 13. 4. 07.
Der Oberbefehl in Frankreich im Frieden und im Kriege zu Lande und zu Wasser.	D. M., April 1907.
The colonies and the navy.	A. N. G., 13. 4. 07.
Über die Verwendbarkeit europäischer Truppen in tropischen Kolonien.	Vierteljahrshefte f. Truppenführung, 1907, Nr. 2.
Die chinesische Marine.	U, Jahrg. 9, Nr. 30.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Le budget de la marine anglaise.	M. d. F., 1907, Nr. 13; Y., Nr. 1515, 23. 3. 07.
Naval lessons from Germany.	A. N. J., 16. 3. 07.
The navy estimates.	N. L. J., April 1907.
L'objectif de la marine militaire française.	M F., 1. 3. 07.
The coming struggle for sea power.	U. S. M., April 1907.
The rivalry of the powers. — Japan. — The shadow of armageddon.	N. M. R, 4. 4., 11. 4. 07.
Die Wirkung des Russisch-Japanischen Krieges auf die ostasiatischen Seeinteressen.	D. M., April 1907.
Sea power.	N. M. R., 18. 4. 07.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Neue Uferbefestigungen in Beton.	Deutsche Bauzeitung, 1907, Nr. 6.
Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin.	Das Schiff, 5. 4. 07.
Modern floating docks.	Eg., 5. 4. 07.
Die Schichau-Werften.	D. F., 1907, Nr. 4.
Colbert et l'organisation des arsenaux Allemands.	L. M., März 1907.
Cranes and shipbuilding berths.	Eg., 12. 4. 07.
Eine neue Abart des Patentschlipps.	Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 15.

Sanitätswesen.

Laboratory work aboard ship.	The Milit. Surgeon, Vol. XX, Nr. 3.
A case of multiple gunshot wounds.	Ebenda.
Hygiène du marin à bord du »Duguay-Trouin«.	A. M. N., 1907, Nr. 2, 3.
Über mechanischen Malariaschutz in den Tropen.	S. T. H., 1907, Nr. 6.

Verwaltungsangelegenheiten.

Naval clothing.	A. N. G., 6. 4. 07.

Rechtsfragen.	
Das Seebeuterecht.	Die Hilfe, 1907, Nr 12; A. S. Z., 1907, Nr. 15.
Die neue Genfer Konvention.	Ztschr. f. Völkerrecht u. Bundesstaatsrecht, Bd. 1, Heft 6.
Ausdehnung der Küstenherrschaft.	Ebenda.
Zur Lehre von den territorialen Meerbusen.	Ebenda.
Internationales Seerecht.	A. S. Z., 1907, Nr. 3.
Le domicile de guerre et le principe de nationalité.	Rev. de droit intern., 1907 Nr. 2.
Die rechtliche Natur der Blockade.	Ztschr. f. intern. Privat- u. öffentl. Recht, Bd. 17, Heft 1, 2.
Das Seekabel in Kriegszeit.	Ebenda.
Koloniale Fragen.	
Die Kolonialpolitik Frankreichs.	Export, 1907, Nr. 11.
Koloniale Probleme.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1907, Nr. 3.
Wie lassen sich unsere Kolonien entwickeln?	Koloniale Zeitschrift, 1907, Nr. 8.
Yacht- und Sportangelegenheiten.	
Stabilität von Yachten.	D. Y., Jahrg. 3, Nr. 18.
Der umsteuerbare Bootsmotor „Reversator".	Ebenda.
Meßformel des deutschen Motorboot-Klub.	Ebenda.
9 Meter-Schwertyacht.	Wassersport, 1907, Nr. 13.
Die stählerne Wulstkielyacht „Kommodore".	Wassersport, 1907, Nr. 14.
Das Meeting von Monaco.	Das Motorboot, Jahrg. 4, Nr. 8.
Geschichtliches.	
La peinture de marine dans l'antiquité.	L. M., März 1907.
Admiral de Ruyter.	T. f. S., 1907, Nr. 4; D. F., 1907, Nr. 4.
Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.	
The management and operation of ship and shore wireless telegraph.	S. A. Suppl., 16. 3. 07.
Naval use of smoky coal.	A. N. J., 16. 3. 07.
Optische Nachtsignale.	H., 1907, Nr. 13.
Electricity on board ship.	Marine Engineer, 1. 4. 07.
Unterwasserglockensignale.	A. S. Z., 1907, Nr. 12.
Der Einfluß der Wassertiefe auf die Bewegung der Schiffe.	Verkehrstechnik, 1907, Nr. 4.
Neues von der drahtlosen Telegraphie und Telephonie, bes. die Riesenstation Nauen. Von W. Stavenhagen.	Die Milit. Welt, 1907, Bd. 3, Heft 1.
Nautische Fragen.	
Gegen die Monddistanzen und für Schiffbautechnik.	H., 1907, Nr. 12.
Neue Methode zur Lösung nautischer Probleme auf graphischem Wege.	M. S., 1907, Nr. 4.
Coubre lighthouse, France.	E., 5. 4. 07.
Land- und Seewinde an der deutschen Ostseeküste.	A. H., 1907, Nr. 4.
Über Sichten auf See.	Ebenda.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Zur Lage der Segelschiffahrt.	H., 1907, Nr. 12.
Den nordatlantiske skibsfart og dens dampskibtypen.	T. f. S., 1907, Beiheft.
Verkehrsverhältnisse der deutschen Binnenschiffahrt.	Annalen d. Deutsch. Reichs, 1907, Nr. 3.
La marine marchande au parlement.	Y., Nr. 1516, 30. 3. 07.

Handels- und Verkehrswesen.

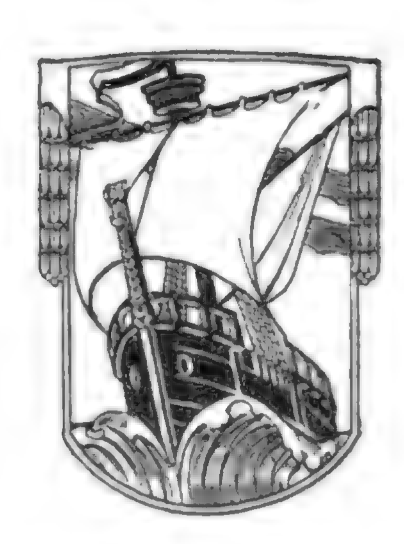
Seeschiffsverkehr in den französischen Häfen 1906.	H., 1907, Nr. 12.
Verkehr im Suezkanal.	H., 1907, Nr. 15.
Entwicklung des deutschen Handels in der Mandschurei.	O. L., 1907, Nr. 11.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Fischreichtum an der westafrikanischen Küste.	M. S. V., 1907, Nr. 3.
Das Unglück der „Jena".	D. O., 1907, Nr. 12; Y., Nr. 1515, 23. 3. 07; Nr. 1516, 30. 3. 07; M. d. F., 1907, Nr. 12, 13, 14, 15; U., Jahrg. 9, Nr. 29; E., 22. 3. 07.
An unsinkable motor lifeboat.	S. A., 6. 4. 07.
The salving of the »Suevic«.	E., 12. 4. 07.

Verschiedenes.

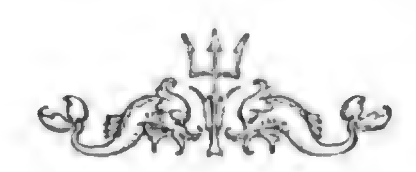
Die Mitnahme und Verwendung von Explosivgeschossen in Luftkriegschiffen vom technischen und völkerrechtlichen Standpunkt aus.	Z. S. u. S., 1907, Nr. 7.
Erfahrungen eines Farbenschwachen auf Binnengewässern und auf See.	H., 1907, Nr. 15.
Kapitänleutnant Lebahn und die Forschungsreise S. M. S. „Planet".	A. H., 1907, Nr. 4.



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift für das gesamte Leben der Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York). — **M. F.** = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.



Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68–71.

Digitized by Google

Gedruckt in der Königl Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68–71.

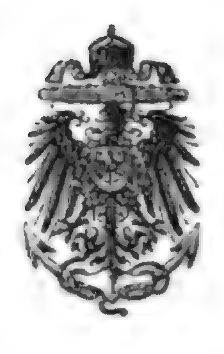
Die Tätigkeit der Marine

während der

Niederwerfung des Eingeborenen-Aufstandes

in Ostafrika 1905/06

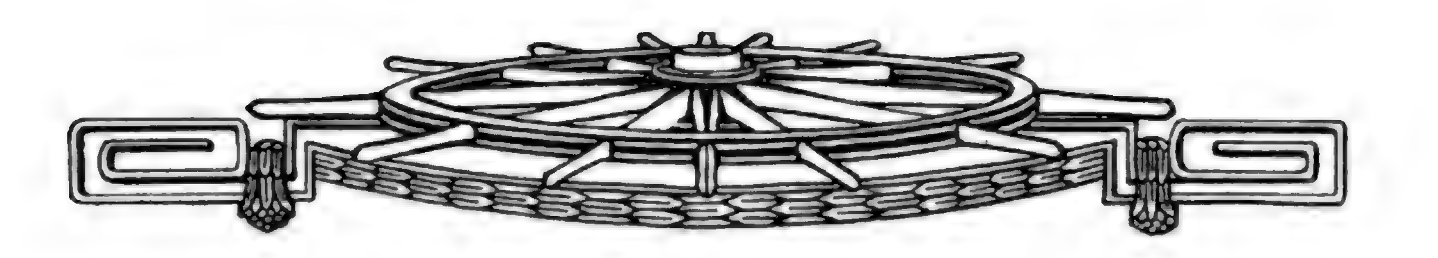
Auf Grund amtlichen Materials bearbeitet
im
Admiralstab der Marine



Mit 2 Anlagen und 5 Skizzen im Text

Berlin 1907
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71

Alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.



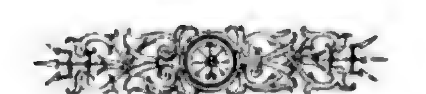
Inhaltsverzeichnis.

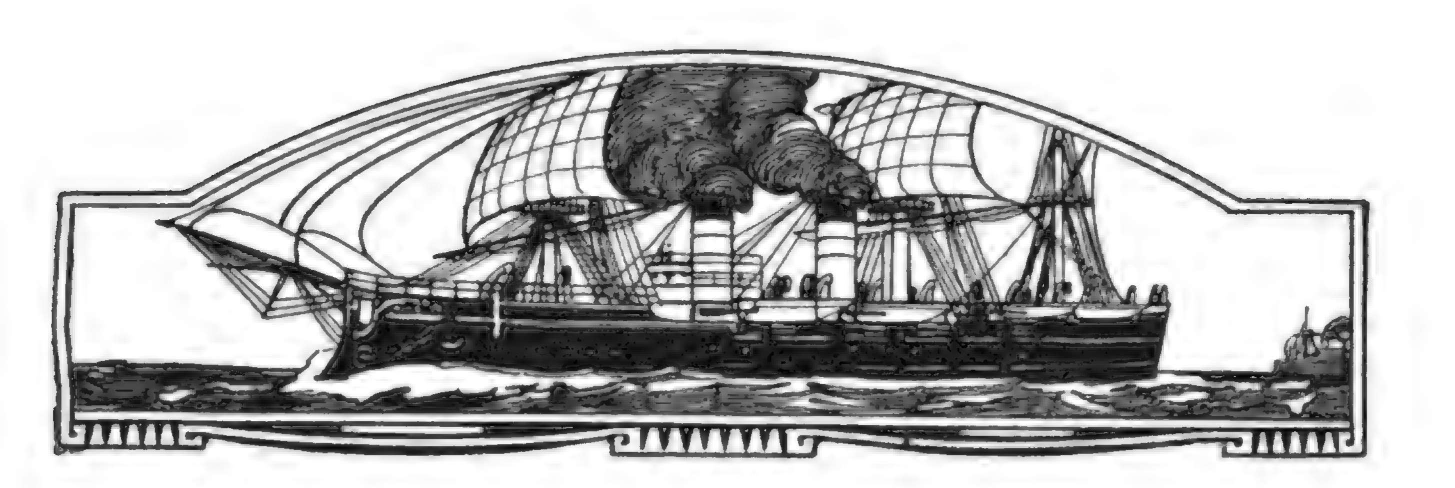
	Seite
Einleitung	1–2
Beginn des Aufstandes und Tätigkeit S. M. S. „Bussard" bis zum Eintreffen der Verstärkungen	2–21
Eingang der ersten Nachrichten. — Maßnahmen S. M. S. „Bussard" und des Gouvernements	3
Weitere Maßnahmen S. M. S. „Bussard". — Entsendung des Oberleutnants z. S. Paasche nach Mohoro	4
Ausschiffung weiterer Detachements in Samanga	5
Tätigkeit des Kilwa-Detachements und Ereignisse vor Kilwa	7
Der Gouverneur erbittet Verstärkungen aus der Heimat. — S. M. S. „Bussard" kehrt nach Daressalam zurück	8
Tätigkeit des Detachements Paasche bei Mohoro	8
S. M. S. „Bussard" trifft in Daressalam ein. — Der Gouverneur bittet um weitere Verstärkung seiner Machtmittel	13
S. M. S. „Bussard" schifft noch weitere Detachements an der Küste aus	14
Rückkehr S. M. S. „Bussard" nach Daressalam. — Verwendung der eintreffenden Verstärkungstruppen	20
Tätigkeit der Kreuzer und Verstärkungstruppen	21—31
Ankunft der Truppen und Entsendung der Detachements. — Eintreffen S. M. S. „Thetis"	21
Einziehung der „Bussard"-Detachements. — Bisherige Tätigkeit derselben	22
Verlegung des Tanga-Detachements nach Muansa	23
Ausschiffung von Detachements durch S. M. S. „Seeadler" in Kissidju und Samanga	24
Weitere Tätigkeit des Detachements Paasche	25
Tätigkeit des Detachements Stengel in Kilwa	27
Überführung des Expeditionskorps Johannes. — Ausschiffung eines Detachements in Kiswere	29
Tätigkeit des Kissidju-Detachements	30
Die Tätigkeit der Kreuzer	30
Tätigkeit der einzelnen Detachements bis zur Einziehung der etatsmäßigen Besatzungsteile	31—50
Detachement Kleyenstüber	31
Detachements Stieler v. Heydekampf und Wachtel	31

	Seite
Detachement Dollmann	34
Detachements Schlichting und Stengel	37
Detachement Sommerfeld	40
Detachement Kibata	41
Detachement Mohoro	42
Weitere Tätigkeit des Oberleutnants z. S. Paasche	43
Detachement Köhler	45
Detachement Engelbrecht	45
Detachement Milczewski	46
Die Einziehung der etatsmäßigen Besatzungsteile der Kreuzer	49
Bitte um Genehmigung der Heimsendung der Marinetruppen	49
Letzte Tätigkeit einzelner Detachements bis zur Heimkehr	50–54
Detachement Stieler v. Heydekampf	50
Detachement Wachtel	50
Detachement Stengel	51
Detachement zur Verth	51
Letzte Tätigkeit des Oberleutnants z. S. Paasche	53
Detachement Engelbrecht	53
Detachement Milczewski	54

Skizzen.

1. Skizze zu dem Gefecht bei Utete am 18. August	11
2. " " " " " Kipo am 21. August	11
3. " " " " " Kiduduri am 15. Dezember	37
4. " " " " " Nyamwera am 5. November	44
5. " " " " " Muansa am 30. Oktober	47





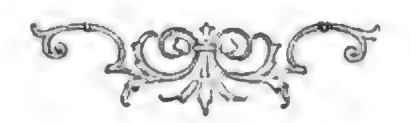
Im Sommer 1905 brach in Deutsch-Ostafrika ein Eingeborenenaufstand aus. Im Gegensatz zu früheren, nicht gerade seltenen Unruhen nahm er in kurzer Zeit eine außergewöhnliche Ausdehnung an und machte daher zu seiner Niederwerfung einen größeren Aufwand an Streitkräften erforderlich, als dem Gouverneur ohne weiteres zur Verfügung stand. Schon wenige Wochen nach dem Ausbruch der ersten Feindseligkeiten war ein Gebiet von der ungefähren Größe des Königreichs Preußen im Aufstand, zu dessen Dämpfung nur etwa 800 farbige Soldaten und S. M. S. „Bussard" zur Verfügung standen. Eine Vermehrung der Schutztruppe auf eine genügende Stärke durch Anwerbung und Ausbildung von Rekruten konnte, wie vorauszusehen war, erst im Verlaufe einiger Monate durchgeführt werden. Bis dahin mußte die Marine durch Entsendung von zwei Kreuzern sowie durch Truppenverstärkungen aus der Heimat aushelfen, um der Aufstandsbewegung wenigstens an den wichtigsten Punkten entgegentreten und ihre weitere Verbreitung nach Möglichkeit eindämmen zu können. Diese Heranziehung von Marinestreitkräften konnte aber nur eine Aushilfsmaßnahme sein, weil weiße Truppen für längere Expeditionen im Innern der Kolonie weniger geeignet sind.

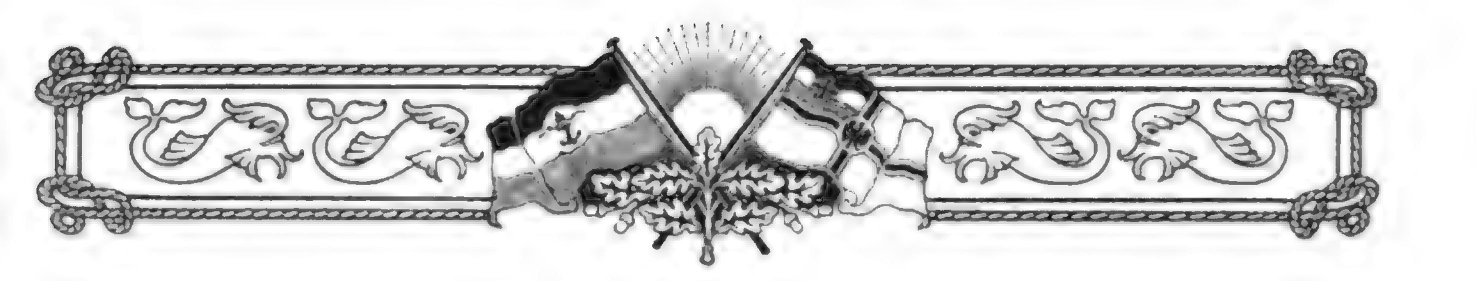
Das allein in Frage kommende Transportmittel ist der Neger-Träger. Da er nur etwa 60 Pfund Gewicht zu tragen vermag, erfordert jede europäische Truppe einen unverhältnismäßig großen Troß, zumal dem Weißen auf dem Marsch des Klimas wegen nur das Tragen seiner Waffen zugemutet werden kann. Durch diese großen Troßkolonnen wird die Beweglichkeit der für das Gefecht bestimmten Truppen wesentlich vermindert. Sie ist aber bei kriegerischen Unternehmungen unbedingt erforderlich, da die Eingeborenen gewandte und bedürfnislose Gegner sind. Auch wegen der Eigenart der Kriegführung der Schwarzen und aus anderen Gründen sind eingeborene Truppen in Deutsch-Ostafrika für die Verwendung im Felde geeigneter als weiße Soldaten.

Es war daher geplant, die von der Marine zur Verstärkung nach Ostafrika entsandten Streitkräfte in der Hauptsache nur zur Sicherung von Küstenplätzen und von der Küste nahe gelegenen Stützpunkten zu verwenden, um so möglichst viel Askari (schwarze Soldaten) für offensive Unternehmungen gegen die Aufständischen frei zu machen. Im Laufe der Operationen wurde es indes erforderlich, Marinedetachements auch weiter ins Innere (Muansa, Morogoro, Kilossa, Mnapua, Msindji) vorzuschieben.

Die Verstärkungstruppen haben so nicht nur der Schutztruppe die dringend erforderliche Entlastung gewährt, sondern auch durch ihr Erscheinen im Innern der Kolonie und durch ihre Streifzüge in die Umgegend ihrer Standorte, bei denen es hier und da auch zu kleinen Gefechten kam, wesentlich zur schnellen Wiederherstellung friedlicher Zustände in den Küstengebieten und zur Verhütung weiteren Umsichgreifens der Aufstandsbewegungen beigetragen.

Besonders trat die Tätigkeit S. M. S. „Bussard", des Stationskreuzers, bei Beginn des Aufstandes hervor. Durch die Möglichkeit, überall da, wo die Lage an der Küste am meisten gefährdet erschien, mit bewaffneter Macht schnell aufzutreten, konnte er dank der energischen Maßnahmen seines Kommandanten, Korvettenkapitän Back, erheblichen Schaden verhüten und so vorbeugend wirken. Seine Besatzung, nicht nur die an Land geworfenen Detachements, sondern auch besonders die wenigen an Bord zurückgebliebenen Mannschaften mußten Außergewöhnliches leisten, um allen an sie herantretenden Anforderungen gerecht zu werden. Ebenso sind auch die übrigen Marinetruppen an Land sowohl, als auch die durch Abgabe von Detachements mehrere Monate lang reduzierten Besatzungen der Kreuzer „Thetis" und „Seeadler" den ihnen gestellten Aufgaben trotz der auf die Gesundheitsverhältnisse ungünstig einwirkenden sogenannten kleinen Regenzeit und der übrigen klimatischen Schädlichkeiten im vollsten Umfange gerecht geworden.





Beginn des Aufstandes und Tätigkeit S. M. S. „Bussard“ bis zum Eintreffen der Verstärkungen.

Eingang der ersten Nachrichten. — Maßnahmen S. M. S. „Bussard“ und des Gouvernements.

S. M. S. „Bussard“ lag seit dem im Juli 1905 erfolgten Besatzungswechsel im Hafen von Daressalam. Am 1. August nachmittags teilte der Kaiserliche Gouverneur, Graf v. Götzen, dem Kommandanten in einem Schreiben mit, daß bei Samanga (südlich der Rufiyi-Mündung) Unruhen ausgebrochen, der Telegraph zerstört sei, und daß deshalb ein Teil der 5. Schutztruppen-Kompagnie unter Hauptmann Merker noch an demselben Abend nach Samanga abgehen werde. Am 3. August kam dann der beim Stabe der Schutztruppe kommandierte Major Johannes während des Torpedoschießens an Bord, um dem Kommandanten die am Abend vorher und am Morgen des 3. August eingelaufenen Depeschen mitzuteilen. Hiernach war der zum Schutze Samangas von Kilwa aus entsandte Feldwebel Hönicke von etwa 2000 Schwarzen angegriffen worden, Samanga eingeäschert, der Pflanzer Hopfer in Mtumbei allem Anschein nach ermordet und auch Mohoro gefährdet; bei Miteja, nördlich von Kilwa, sollten 3000 mit Gewehren bewaffnete Aufständische stehen.

Korvettenkapitän Back glaubte nach diesen Nachrichten umsomehr annehmen zu müssen, daß es sich nicht um eine lokale Unruhe handele, als alle Afrikakenner ihm gegenüber stets der Ansicht Ausdruck gegeben hatten, daß Unruhen an der Küste nicht denkbar seien. Er sprach seine Ansicht dahin aus, daß mit allen verfügbaren Kräften vorzugehen sei, um die Unruhen im Keime zu ersticken und eine weitere Ausdehnung zu verhüten. Er ließ auch sofort Dampf aufmachen, um auf eine etwaige Requisition des Gouverneurs noch vor Dunkelheit in See gehen zu können.

Am Nachmittag stellte der Gouverneur die erwartete Requisition, nach der S. M. S. „Bussard“ in Ermanglung verfügbarer Gouvernementsdampfer die Daressalam-Kompagnie der Schutztruppe noch in der Nacht nach Kilwa überführen und Mohoro, erforderlichenfalls auch andere Plätze, durch Detachements

sichern sollte. Mit 4 Offizieren, 1 Telegraphenbeamten, 2 Unteroffizieren, 122 Askari, 42 Trägern und Dienern, 6 Reittieren und 121 Traglasten ging S. M. S. „Bussard“ um 8 Uhr nachmittags in See. Die Ankunft in Kilwa erfolgte am folgenden Tage noch so rechtzeitig, daß die Ausschiffung trotz der ungünstigen Landungsverhältnisse vor Eintritt der Dunkelheit beendet werden konnte.

Major Johannes marschierte am nächsten Morgen (5. August) ab, um sich mit Leutnant Spiegel, der mit einem Teil der Lindi-Kompagnie bereits vorher eingetroffen war, zu vereinigen und die Aufständischen in den Matumbi-Bergen aufzusuchen.

Gleichzeitig mit der Schutztruppe wurde von S. M. S. „Bussard“ der Oberleutnant z. S. v. Jastrzembski mit 1 Unteroffizier, 20 Mann und einem Maschinengewehr zum Schutz von Kilwa ausgeschifft. Der Bezirksamtmann hatte hierum gebeten, weil die Polizeitruppe mit dem Feldwebel Hönicke bereits nach Samanga geschickt und die Stadt daher vollkommen von Streitkräften entblößt war.

Bei Samanga und bei Mfuru (nördlich Kilwa) standen etwa je 2000 Aufständische, und beim Maliwe-See (westlich Kilwa) wurden kleinere Trupps vermutet. Aus Mohoro war noch gemeldet worden, daß die Gegner in großer Zahl aus den Kitschi- und Matumbi-Bergen gegen Mohoro anrückten.

Am nächsten Morgen (5. August) mit Hellwerden ging S. M. S. „Bussard“ nach der Mohoro-Mündung und ankerte dort noch vormittags, nördlich von Samanga. Hier war am 2. August der Hauptmann der Schutztruppe Merker gelandet und hatte am 3. August den Leutnant Linke mit 1 Unteroffizier und 30 Askari abgesandt, um den Pflanzer Hopfer in Mtumbei zu retten. Diese Abteilung war unterwegs in Mingumbi heftig angegriffen und konnte ohne Verstärkung nicht weiter vordringen. Hopfer war auch nicht mehr zu retten, seine Ermordung wurde schon durch Boten bestätigt. Hauptmann Merker selbst war inzwischen nach Mohoro marschiert und dann, da eine unmittelbare Gefahr hier nicht vorlag, gleichfalls nach Mingumbi gegangen. In Samanga war daher der Pflanzer Steinhagen mit 8 Polizeiaskari allein zurückgeblieben, er schien aber zur Zeit nicht ernstlich bedroht.

Weitere Maßnahmen S. M. S. „Bussard“. — Entsendung des Oberleutnants z. S. Paasche nach Mohoro.

Der Kommandant S. M. S. „Bussard“ ließ zunächst den Hauptmann Merker durch Boten über das Eintreffen und die Absichten des Majors Johannes unterrichten und entsandte am Nachmittag den Oberleutnant z. S. Paasche mit 2 Unteroffizieren, 20 Mann und einem Maschinengewehr mit dem kleinen Gouvernementsdampfer „Kingani“ und einem Kutter in Schlepp flußaufwärts zum Schutz von Mohoro. Da der Kreuzer nur über 80 Gewehre M/98 verfügte, wurden für den nicht mit Gewehren bewaffneten Teil der Besatzung

von Daressalam Jägerbüchsen M/71 nebst Munition erbeten. Außerdem wurden noch Eingeborene zur Aushilfe im Schiffs- und Maschinendienst angefordert.

Ausschiffung weiterer Detachements in Samanga.

Am 6. August vormittags wurde der Ankerplatz näher nach Samanga verlegt und der 1. Offizier, Kapitänleutnant Nobis, mit dem Rest des Landungskorps zur genaueren Unterrichtung an Land geschickt. Dieser kehrte am Abend mit der Nachricht zurück, daß sich etwa 5 Stunden von Samanga mehrere hundert Aufständische sammelten, um den Ort erneut anzugreifen; der Pflanzer Steinhagen hatte ein Anerbieten, an Bord zu kommen, aber abgelehnt, da er glaubte, sich halten zu können. Am 7. August morgens traf von Major Johannes die Mitteilung ein, daß das Expeditionskorps (Major Johannes, Hauptmann Merker, Leutnant Spiegel) am 6. August in Mingumbi versammelt sei und am 7. August gegen den Aufstandsherd vorgehen werde. Diese Nachricht wurde von dem mit 33 Polizeiaskari und einem Maschinengewehr nach Samanga detachierten Feldwebel Hönicke überbracht, der gleichzeitig Samanga wieder bedroht meldete und um einen Maschinengewehrschützen bat. Da außerdem um 8 Uhr vormittags bei Samanga immer stärker werdende Rauchwolken aufstiegen, wurde der Kapitänleutnant Nobis mit allem Personal, das mit Gewehren (Dienst- und Privatgewehren) bewaffnet werden konnte, insgesamt 45 Köpfe, an Land geschickt. Schon am Mittag kehrte dieses Landungskorps mit der Meldung zurück, daß der Feldwebel Hönicke zur Reparatur der Telegraphenleitung vorgegangen sei und daß der Pflanzer Steinhagen Samanga jetzt für hinreichend geschützt halte; die Rauchwolken rührten von Grasbränden her.

Da der Gouvernementsdampfer „Kingani" mit dem Kutter immer noch nicht aus Mohoro zurück war, sollte der 1. Offizier um 5 Uhr nachmittags mit der Dampfpinasse und Jolle in den Mohoro-Fluß zunächst bis Schausch-Omar (halbwegs zwischen Mohoro und der Mündung) fahren, um nach den genannten Fahrzeugen zu sehen und mit Oberleutnant z. S. Paasche in Verbindung zu treten. Indessen kam um 5^{10} Uhr nachmittags die Meldung von dem Feldwebel Hönicke, daß zwei Stunden von Samanga 4 aufständische Jumben (Dorfälteste) mit ihren Leuten — zusammen etwa 1300 Mann — ständen und einen Angriff auf Samanga planten; die telegraphische Verbindung mit Mohoro und Kilwa sei wiederhergestellt; Mohoro sei am 6. August abends und am 7. August früh alarmiert, weil Aufständische in der Umgebung der Stadt Hütten angesteckt und die Eingeborenen ausgeplündert hatten; einzelne Aufständische versuchten dauernd die Telegraphenleitung zu zerstören.

Auf diese Nachrichten hin erschien es wichtiger, Samanga vor Anbruch der Dunkelheit durch den 1. Offizier mit den zur Fahrt nach Schausch-Omar ausgerüsteten Leuten zu verstärken, mit anderen Maßnahmen aber noch zu warten.

Am 8. August bei Tagesanbruch wurde Oberleutnant z. S. Wernecke mit 10 Mann zur Verstärkung und Übernahme des Detachements, das vorläufig an

Land belassen werden sollte, nach Samanga geschickt. Der 1. Offizier kehrte darauf mit folgenden Nachrichten zurück: Am Abend vorher war in der Umgebung von Samanga Kriegsgoma geschlagen worden, ohne daß sich aber etwas von Bedeutung ereignete; Major Johannes war von Mingumbi mit der gesamten Truppe in der Richtung auf Tschumo, dem Haupttrupp der Aufständischen folgend, abmarschiert; 1500 Schwarze standen drei Stunden nordwestlich von Samanga und bedrohten diesen Ort bzw. Mohoro.

Gleichzeitig ging eine telegraphische Nachricht von dem ersten Gefecht des Oberleutnants z. S. Paasche ein. Auch der Dampfer „Kingani", der um 11 Uhr vormittags endlich mit dem Kutter aus Mohoro zurückgekehrt war — er war auf der Rückfahrt aufgelaufen und hatte eine Zeitlang trocken gesessen —, brachte genauere Nachrichten aus Mohoro. Die Aufständischen, von Nyamwiki kommend, hätten am 6. August abends 1½ Stunden südlich von Mohoro gestanden, sie würden scheinbar durch das Vorrücken des Majors Johannes auf den Rufiyi zu getrieben; die früher von Hauptmann Merker zurückgelassenen Askari hätte dieser jetzt wieder zurückverlangt. An eine Zurückziehung des Detachements war vor der Hand also nicht zu denken.

Auch Oberleutnant z. S. Wernecke meldete wieder von neuen Bewegungen der Aufständischen in der Umgegend von Samanga.

Auf Grund vorstehender Nachrichten verstärkte der Kommandant S. M. S. „Bussard" das Samanga-Detachement auf 2 Offiziere, 1 Arzt, 1 Maschinist und 30 Mann; der Führer, Kapitänleutnant Nobis, erhielt die Aufgabe, Samanga zu halten und die Ermächtigung zu kleinen Streifzügen. Ferner wurde Leutnant z. S. Schröder mit 12 Mann am 9. August zur Verstärkung des Oberleutnants z. S. Paasche nach Schausch-Omar mittels Dampfer „Kingani" abgesandt, dessen Bedeckung Oberleutnant z. S. Altvater mit 5 Mann übertragen wurde; Oberleutnant z. S. Paasche wurde telegraphisch beauftragt, für Träger und Führer und, nach Maßgabe der Lage, eventuell auch für Schutz auf dem zweistündigen Fußmarsch zu sorgen.

Am 9. August morgens traf die Meldung ein, daß Major Johannes am 7. August abends in Tschumo gewesen und am 8. August in Kibata eingetroffen sei, ohne ein größeres Gefecht gehabt zu haben. Die Meldung über Ansammlungen der Gegner bei Mohoro und bei Samanga wurden erneut bestätigt, auch aus der Nähe von Kilwa wurden Aufständische gemeldet.

Am Abend traf eine Mitteilung von dem Major Johannes ein, daß er beabsichtige, unter Zurücklassung des Hauptmanns Merker und des Leutnants Spiegel in Kibata, den Marsch durch Kitschi über Nyamwiki nach Daressalam anzutreten, um am 20. August dort einzutreffen. Korvettenkapitän Back schloß aus dem Wortlaut dieser Mitteilung, daß damit auch die vom Major Johannes mitgeführten Truppen abrücken sollten, und machte daher dem Gouverneur den Vorschlag, vor dem Abmarsch noch das Gebiet zwischen Samanga und

Mohoro unter Mithilfe der „Bussard“-Detachements gründlich aufräumen zu lassen.

Der Gouverneur teilte jedoch am folgenden Tage mit, daß Major Johannes seine Kompagnie in Kibata zurücklassen wolle, und daß er annähme, bald um die Zurückziehung des Mohoro-Detachements bitten zu können. Nach den in Daressalam vorliegenden Nachrichten sei es nicht sicher, daß der Haupttrupp der Aufständischen, wenn er überhaupt noch vorhanden, zwischen Samanga und Mohoro stände, vermutlich sei er weiter in die Berge zurückgegangen; Major Johannes wäre aber angewiesen, zunächst nicht über den Rufiyi abzumarschieren.

Am folgenden Vormittag (11. August) traf der Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ mit Kohlen, Wasser, Gewehren und Schwarzen für den Schiffsdienst bei S. M. S. „Bussard“ ein; es war aber so frischer Wind und so schwere See aufgekommen, daß der Kommandant sich entschloß, zur Übernahme der Kohlen unter den Schutz der nahen Insel Songosongo zu gehen. Auch dort mußte die Übernahme wegen des Seeganges nach mehreren Versuchen aufgegeben werden. Da die Nachbestellung nur erfolgt war, um das Schiff dauernd in möglichst hohem Bereitschaftszustande zu erhalten, kehrte S. M. S. „Bussard“ am 13. nach Samanga zurück, ohne die Kohlen an Bord genommen zu haben. Während dieser Fahrt fehlten an der Besatzung 6 Offiziere, 1 Arzt und 85 Mann. Die neuen, an Bord genommenen Schwarzen (25 Mann), die an Deck und in der Maschine verteilt waren, stellten eine nur unzureichende Aushilfe dar.

Das Samanga-Detachement machte während dieser Tage mehrere anstrengende Streifzüge in verschiedenen Richtungen, um angeblich dort vorhandene Lager der Aufständischen anzugreifen, ohne jedoch größere Trupps anzutreffen. Am 12. war ein Detachement der Abteilung Johannes aus Kibata angekommen, ohne auf dem Wege Widerstand gefunden zu haben, und danach wieder nach Kibata zurückgegangen. Unter diesen Umständen erschien die Polizeitruppe genügend zum Schutze von Samanga und der Telegraphenleitung in der Nähe dieses Ortes; Korvettenkapitän Back zog daher das Detachement am 13. August mittags ein und ging mit dem Kreuzer nach Kilwa.

Tätigkeit des Kilwa-Detachements und Ereignisse vor Kilwa.

Hier hatte das Detachement v. Jastrzembski durch Streifzüge in die Umgebung von Kilwa beruhigend gewirkt. Der nächste Gegner sollte zur Zeit am Maliwe-See stehen, etwa 7 Stunden westlich von Kilwa. Um gegen einen soweit entfernten Gegner vorgehen zu können, fehlte es der „Bussard“-Besatzung an der nötigen Ausrüstung und an schwarzen Soldaten für den Aufklärungs- und Sicherungsdienst. Deshalb wurde das Detachement bis auf das Maschinengewehr und drei Mann Bedienung eingezogen, da „Bussard“ selbst bis zur

weiteren Klärung der Lage auf Requisition des Gouverneurs vor Kilwa blieb. Tag- und Nachtsignale für den Fall eines Angriffs waren verabredet.

Am 14. August teilte das Bezirksamt mit, daß nach eingelaufenen Nachrichten in Madaba — einige Tagemärsche westlich von Kibata und nördlich von Liwale — Unruhen zu befürchten seien; schon am nächsten Tage kam die Botschaft, daß dort acht Araber ermordet waren. In der Stadt Kilwa herrschte infolgedessen große Aufregung, da man Befürchtung für die Landschaft Donde und den Ort Liwale hegte, an denen beiden die Geschäftsleute von Kilwa sehr interessiert waren. Der Gouverneur wurde sofort davon benachrichtigt, weil der Aufstand sich anscheinend weiter auszudehnen drohte.

Von Oberleutnant z. S. Paasche wurde telegraphisch gemeldet, daß er auf Requisition des Bezirksamts von Mohoro und mit Einverständnis des Gouverneurs mit 12 Marinemannschaften, dem Stabsarzt der Schutztruppe Dr. Engeland, Sergeant Kühn und 25 Askari der Schutz- bzw. Polizeitruppe in Richtung auf Nyamwiki aufgebrochen sei, um einer weiteren Verbreitung des Aufstandes entgegenzutreten.

Der Gouverneur erbittet Verstärkungen aus der Heimat. S. M. S. „Bussard“ kehrt nach Daressalam zurück.

Am 16. August mittags traf eine Depesche des Gouverneurs ein, wonach dieser in der Heimat um die Genehmigung zur Vermehrung der Schutztruppe und um einen zweiten Kreuzer gebeten hatte. Korvettenkapitän Back ging deshalb am Nachmittag nach Daressalam in See, um mündlich mit ihm die beste Ausnutzung des Kreuzers im Falle weiterer Ausbreitung der Unruhen an der Küste besprechen zu können und um Kohlen aufzufüllen; in Kilwa blieb das frühere Detachement Jastrzembski zurück.

Tätigkeit des Detachements Paasche bei Mohoro.

Inzwischen hatten sich in Mohoro folgende Vorgänge abgespielt:

Bei Beginn der Unruhen befanden sich nur 7 Europäer am Ort. Auf die Meldung am 3. August mittags, daß aufständische Wamatumbi im Anmarsch auf Mohoro wären, erbat der Bezirksamtmann Keudel von Hauptmann Merker und dann von dem Gouverneur Verstärkungen, die um so dringender nötig wurden, als der Gegner am 4. August bereits auf 4 Stunden Entfernung herangekommen war. An demselben Nachmittag traf Hauptmann Merker ein, der 20 Askari zum Schutz zurückließ und dann wieder abmarschierte, nachdem er vorher Kriegszustand erklärt hatte.

Der Gegner erhielt bereits Zuzug aus den Kitschi-Bergen, zog im Lande umher und plünderte alle Eingeborenen aus, die sich ihm nicht anschließen wollten. Als Oberleutnant z. S. Paasche am 6. August eintraf, war das große, flußaufwärts gelegene Dorf Nyamwiki niedergebrannt. Die Einwohner hatten nach

Norden über den Rufiyi fliehen müssen. Am 6. August abends rückten die Aufständischen wieder gegen Mohoro vor, anscheinend mit der Absicht, die Stadt anzugreifen; der Angriff unterblieb, jedoch kamen am nächsten Morgen viele Eingeborene, denen sich zahlreiche aufgeregte Mohoro-Leute und Araber anschlossen, mit der Nachricht auf das Bezirksamt, daß die Aufständischen in unmittelbarer Nähe der Stadt brannten, plünderten und schossen.

Die Notwendigkeit, den treu gebliebenen Eingeborenen, die sich gegen die Gewalttaten und Plünderungen nur dadurch schützen konnten, daß sie sich den Aufständischen anschlossen, Vertrauen zu dem Schutz der Regierung einzuflößen und so die weitere Ausdehnung des Aufstandes zu verhindern, bewog Oberleutnant z. S. Paasche, im Einvernehmen mit dem Bezirksamtmann, auf eigene Verantwortung hin — sein Befehl lautete zunächst nur, Mohoro selbst zu schützen — dem Gegner entgegenzurücken. Um 9³⁰ Uhr vormittags wurde Alarm geschlagen, Anordnungen für die Verteidigung Mohoros getroffen und mit 11 Europäern und 30 Askari — die Polizeitruppe war Oberleutnant z. S. Paasche vom Bezirksamtmann unterstellt worden — nach Kipende marschiert. Der Ort war in Brand und nicht mehr zu retten. Es wurde daher sofort weiter gerückt und eine halbe Stunde hinter Kipende kurz gerastet. Eine zur Aufklärung vorgeschickte Patrouille bemerkte etwa 30 mit Gewehren bewaffnete Schwarze, die eine Ortschaft plünderten, aber so schnell abzogen, daß sie nicht von der Truppe erreicht wurden. Auf dem Weitermarsch erhielt die Spitze Feuer von dem Posten der Aufständischen; das Feuer wurde erwidert. An eine Verfolgung des Gegners war aber nicht zu denken, weil das hohe Gras die Übersicht selbst in der eigenen Linie verhinderte. Deshalb wurden Askari abgesandt, um das hohe Gras an mehreren Stellen anzuzünden und so das Gelände übersichtlicher zu machen.

Gegen 4 Uhr nachmittags, während die Truppe ausruhte, versuchten Aufständische in Stärke von etwa 400 Mann, nachdem sie unbemerkt das Lager umstellt hatten, anzugreifen. Es entspann sich ein kurzes Feuergefecht; beim ersten Vorgehen der Truppe wichen die Aufständischen zurück, verfolgt bis an den Rand des hohen, noch nicht abgebrannten Grases. Hier ließ Oberleutnant z. S. Paasche halten und sammeln, da das Gelände wieder zu unübersichtlich wurde. Zahlreiche Waffen, Blutspuren und mehrere am Wege liegende Gefallene zeigten, daß der Gegner Verluste gehabt hatte. Nach späteren Meldungen von Eingeborenen waren in dem Gefecht zwei Jumben aus dem nördlichen Matumbi-Gebiet gefallen, einer davon ein Hauptanführer; beide sollten auch führend bei dem Überfall von Samanga beteiligt gewesen sein.

Nach einem kurzen Weitermarsch kehrte die Truppe wieder nach Mohoro zurück.

Der Erfolg dieses kleinen Vormarsches machte sich sofort bemerkbar. Die benachbarten Jumben erschienen, um Gewehre abzuliefern, und das Bezirksamt wurde nicht mehr von Eingeborenen, die wegen der Übergriffe der Aufständischen

klagten, überlaufen; auch die nervöse Spannung, die Tag und Nacht auf den Bewohnern Mohoros gelegen hatte, machte einer größeren Zuversicht Platz.

Am 9. August um 2 Uhr nachmittags traf der zur Verstärkung von S. M. S. „Bussard“ abgesandte Leutnant z. S. Schröder mit 12 Mann in Mohoro ein.

Wegen der recht ungesunden Lage der Stadt war vom Gouvernement der Stabsarzt Dr. Engeland für das Detachement nach Mohoro gesandt und am 8. August eingetroffen. Dieser nahm meist an den während der nächsten Tage und Nächte unternommenen Streifzügen teil, auf denen indessen keine Aufständischen mehr angetroffen wurden. Auf diesen Märschen zeigte sich nur, wie sehr die Schwarzen in der Umgebung gewütet hatten.

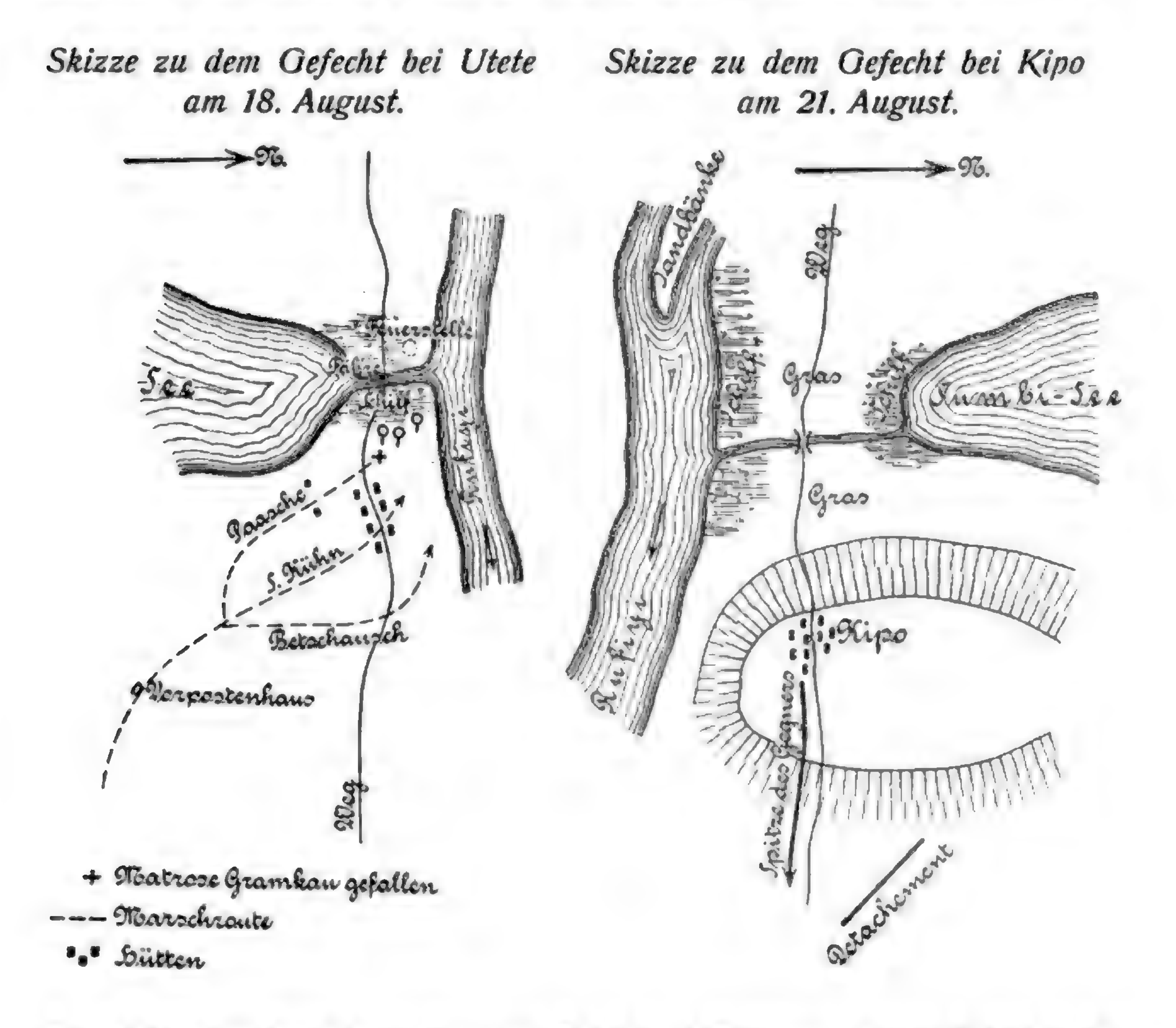
Um den Wirkungskreis des Detachements weiter auszudehnen, wurde der Sergeant Kühn mit 20 Askari stromaufwärts nach Ndundu geschickt. Er sollte dort die Eingeborenen schützen und weiteren Übergriffen der Aufständischen vorbeugen. Auf seine Meldung hin, daß 10 Askari dort genügen würden, wurde er am 12. August wieder zurückgezogen.

An dem Abend dieses Tages kam auch Nachricht von dem Hauptmann Merker. Ihm waren die Aufrührer, aufgeschreckt durch das Gefecht am 7. August, in die Arme gelaufen. Sie hatten sich vor ihm scheinbar wieder in ihre alte Vorratskammer bei Nambahata zurückgezogen.

Am 15. August gegen 9 Uhr vormittags trafen drei getrennte schriftliche Nachrichten ein, daß sich mehrere Lager von Kitschi-Leuten unweit Ndundu am südlichen Rufiyi-Ufer (etwa 20 km nordwestlich von Mohoro) und bei Nyamwiki befänden. Oberleutnant z. S. Paasche marschierte deshalb um 3[30] Uhr nachmittags mit Stabsarzt Dr. Engeland, Sergeant der Schutztruppe Kühn, 2 Unteroffizieren, 10 Matrosen und 35 Askari den Mohoro-Fluß aufwärts über den Siru-See mit allen Vorsichtsmaßregeln vor und lagerte am 17. August früh an der Fährstelle bei Kipei. Durch ein Boot, das mit Proviant flußabwärts kam und beschlagnahmt wurde, erfuhr Oberleutnant z. S. Paasche, daß die Aufständischen bei Utete ein festes Lager hatten; da diese Nachricht durch den Akiden (farbiger Regierungsbeamter) des niedergebrannten Nyamwiki bestätigt wurde, ging er am 18. August 4 Uhr vormittags mit Sergeant Kühn, Feuerwerksmaat Fuchs, 7 Matrosen und 18 Askari gegen Utete vor, während Stabsarzt Dr. Engeland bei Tagesanbruch mit den Trägern folgte. Gegen 7 Uhr vormittags stand der Vortrupp nahe bei Utete und rückte seitlich vom Wege durch den Wald vor. In einem mit Wachtturm versehenen Vorpostenhaus wurden drei Aufständische, ehe sie zu den Waffen greifen konnten, von Oberleutnant z. S. Paasche und Sergeant Kühn mit der Faust niedergeschlagen und gefesselt. Das Haus war vollgestopft mit Reis und Mais. Der Trupp ging dann in drei Abteilungen (siehe Skizze) in der Richtung auf ein vorher beobachtetes Feuer vor, blieb aber vom Gegner nicht unbemerkt, obwohl der Weg über eine bewaldete Höhe ging. Die Überraschung war also mißglückt. Infolgedessen kam es nur zu

einem kurzen Feuergefecht; in ihm fiel während des Vorgehens der Matrose Gramkau. Der Gegner entfloh durch das Schilf und hinterließ 11 Tote.

Am 19. August ging Oberleutnant z. S. Paasche in aller Frühe nach Nyamwiki weiter und traf mit Tagesanbruch dort ein. Der große, schöne Ort war verlassen und völlig niedergebrannt. Das Lager wurde 1 km nördlich davon, am Ufer eines Rufiyi-Arms, aufgeschlagen und dann die Umgegend durch Patrouillen aufgeklärt. Eine derselben brachte um 3⁴⁰ Uhr nachmittags die Meldung von einem feindlichen Lager, von dem aus sie verfolgt würde. Oberleutnant z. S.



Skizze zu dem Gefecht bei Utete am 18. August.

Skizze zu dem Gefecht bei Kipo am 21. August.

Paasche ging darauf mit Sergeant Kühn, 6 Matrosen und 12 Askari in der gemeldeten Richtung vor und traf beim Passieren von Nyamwiki etwa 40 mit Gewehren bewaffnete Schwarze, die scheinbar im Begriff waren, gegen sein Lager vorzugehen. Sie warfen sich zum Teil ins Gras und feuerten ihre Gewehre ab; beim ersten Vorgehen der Truppe verschwanden sie jedoch. Sie wurden zwei Stunden in schnellem Marsch, zum Teil im Laufschritt, verfolgt und noch zweimal gesichtet; ob sie in dem dabei eröffneten Feuer Verluste hatten, war nicht festzustellen. Das vermeintliche Lager war ein Dorf, in dem sich die Leute vorher auf-

gehalten hatten. Aus Wassermangel wurde dann wieder umgekehrt; die Fortsetzung der Verfolgung hätte auch zu weit ab in die Kitschi-Berge geführt.

Am folgenden Tage (20. August) gegen 8 Uhr vormittags fand noch einmal ein Zusammentreffen mit Aufständischen statt, die von Süden und Südosten gegen das Lager anrückten und anfingen, es zu beschießen, aber genau wie am Tage vorher auf Eröffnung des Feuers und beim Vorgehen der Truppe wieder verschwanden. Kurz darauf traf ein Schreiben von dem Akiden aus Kooni ein, in Mtansa sei „Krieg“, die Aufständischen wollten über den Rufiyi gehen, brauchten dazu aber die Hilfe der Mtansa-Leute. Anscheinend wollten sie durch ihr merkwürdiges Verhalten bei Nyamwiki die Abteilung Paasche dort festhalten, um in Mtansa auf das noch friedliche Norduser gehen und dort ungestört hausen zu können. Oberleutnant z. S. Paasche setzte deshalb über den Fluß, nachdem um 12 Uhr noch 6 Askari, die er aus Ndundu heranbeordert hatte, zu ihm gestoßen waren. Er marschierte von 2 bis 5³⁰ Uhr nachmittags bis Kooni und lagerte dort. Nachts kamen fast stündlich Meldungen, daß zahlreiche Aufständische westlich von Kipo über den Fluß gegangen seien. Um 4 Uhr vormittags rückte Oberleutnant z. S. Paasche mit Sergeant Kühn, Feuerwerksmaat Fuchs, 4 Matrosen und 30 Askari weiter. Kurz vor Kipo kam die vorausgesandte Spitze (treugebliebene Eingeborene) zurück und meldete, die Aufständischen seien im Anmarsch. Oberleutnant z. S. Paasche zog seine Truppe seitlich in den Busch, ließ alle für das Gefecht entbehrlichen Leute zurück und ging in Schützenlinie vorsichtig in der Richtung auf den Weg wieder vor. (Skizze.)

Plötzlich kam der Gegner in Sicht, im Gänsemarsch, mit geschulterten Gewehren und weißem Kopfputz in ununterbrochener Reihenfolge des Weges kommend. Als er auf etwa 60 Schritt herangekommen war, wurde das Schützenfeuer auf ihn eröffnet, das die feindliche Spitze aus etwa 300 Gewehren erwiderte. Nach kurzem Feuer ging es im Laufschritt vor, die Spitze des Gegners zerstreute sich, während die nächsten 200 etwa — es waren im ganzen an 1000 Mann — im Dorf am Abhang Halt machten, nach Wiedereröffnung des Feuers aber in wilder Flucht den Abhang hinunterrannten. Der nächste Sprung brachte die Truppe auf die Anhöhe. 60 Schritte entfernt lagen noch feuernde Schwarze im Grase, die aber auch von den anderen Flüchtlingen mitgerissen wurden. Jeder Versuch der Anführer, einzelne Haufen nochmals zum Vorgehen zu bringen, scheiterte. Der größte Teil floh westwärts, die anderen suchten sich über den Fluß zu retten und ertranken dabei zum Teil oder wurden auf den Sandbänken unter Feuer genommen. Im ganzen wurden 75 Tote gezählt, während die Truppe keine Verluste zu verzeichnen hatte. Dieser Umstand rief, wie sich nachher zeigte, großen Eindruck bei den Aufständischen hervor; denn sie waren mit dem Wahn in den Kampf gezogen, daß aus unseren Gewehren Wasser anstatt Blei herauskommen würde, und daß sie selbst immer treffen würden. Der Erfolg des Gefechts war dem Umstande zu danken, daß es gelang, den Gegner in einem für die Flucht ausnahmsweise ungünstigen Gelände in völlig überraschender Weise zu ellen.

Damit war der erste und letzte Versuch der Aufständischen, über den Rufiyi zu gehen, nachdrücklich zurückgeschlagen. Der Gegner, dessen Verluste nach späteren Eingeborenennachrichten infolge von vielen tödlichen Verwundungen bedeutend größer gewesen sein sollen, ging wieder über den Fluß zurück und verschwand aus dieser Gegend. Die meisten am Rufiyi ansässigen Jumben kehrten mit ihren Leuten wieder in ihre Dörfer zurück.

Oberleutnant z. S. Paasche wurde am 25. August durch Boten des Hauptmanns Merker nach Mohoro zurückgerufen. Er übergab auf dem Rückmarsch den Posten in Mayenge dem Leutnant der Schutztruppe Spiegel und traf am 27. abends mit seinem Detachement in Mohoro ein.

Am 30. August marschierte er wieder mit 4 Matrosen auf Anordnung des Hauptmanns Merker mit dessen Abteilung nach Nyamwiki. Der Hauptmann ging dann von dort am 4. September mit Leutnant Spiegel, Stabsarzt Dr. Engeland und 60 Askari nach Kibata weiter, während Oberleutnant z. S. Paasche mit dem Sergeanten Kühn, Bootmannsmaat Vetter, 3 Matrosen und 18 Askari, die erst später auf 37 verstärkt wurden, in Nyamwiki zurückblieb, mit der Aufgabe, die Bevölkerung zu beruhigen und die Ausdehnung des Aufstandes nach Norden zu verhindern. Der Rest des „Bussard“-Detachements blieb unter Leutnant z. S. Schröder in Mohoro, das durch seine Lage am Rande der Matumbi-Berge den Raubzügen der Aufständischen ausgesetzt war und eines ständigen Schutzes bedurfte.

Auch ohne weiteres Vorgehen des Oberleutnants z. S. Paasche nahm die Unterwerfung lediglich durch das Vorhandensein des Postens in Nyamwiki ihren Fortgang. Bis zum 2. September waren 1200 Rupien eingezahlt, d. h. 400 Mann hatten sich unterworfen, und 450 Gewehre waren abgeliefert.*) Manche Leute unterwarfen sich, konnten aber das geforderte Strafgeld nicht zahlen. Sie mußten ihre Waffen abliefern und sollten später zur Steuerzahlung oder Strafarbeit herangezogen werden.

S. M. S. „Bussard“ trifft in Daressalam ein. — Der Gouverneur bittet um weitere Verstärkung seiner Machtmittel.

S. M. S. „Bussard“ war am 17. August in Daressalam angekommen. Gleichzeitig traf auch die Nachricht ein, daß einem Gerücht zufolge der Benediktinerbischof Spiß, der mit zwei Schwestern und zwei Laienbrüdern Ende Juli von Kilwa in der Richtung Donde—Ssongea trotz eindringlicher Warnung des Bezirksamts aufgebrochen war, mit seiner Begleitung bei Mitondo — 12 Stunden diesseit Liwale — ermordet sei. 15 Hinterlader waren den Aufständischen dabei in die Hände gefallen. Auch der Militärposten Liwale selbst

*) Als Unterwerfungsbedingungen waren unter anderem festgesetzt: Auslieferung der Waffen, Zahlung von 3 Rupien Strafgeld bzw. Lohnarbeit.

sollte bedroht sein. Schon am folgenden Tage (18. August) kam die Botschaft: „Liwale ist von den Aufständischen angegriffen und genommen, die Besatzung und einige Kaufleute gefallen oder ermordet.“ Der Aufstand hatte somit einen bedrohlichen Umfang angenommen.

Am 17. August bereits hatte der Gouverneur um weitere Verstärkung seiner Machtmittel aus der Heimat gebeten (4 Offiziere, 1 Arzt, 150 Mann, 4 Maschinengewehre, sowie einen zweiten Kreuzer oder, falls dieser nicht verfügbar, die doppelte Anzahl Truppen), und war ferner darauf bedacht, die Schutztruppe durch Anwerbung von farbigen Rekruten zu verstärken, für die aus der Heimat bereits Offiziere und die nötigen Chargen hinausgeschickt wurden.

Auch Korvettenkapitän Back erbat in Übereinstimmung mit dem Gouverneur Verstärkungen, um bei längerer Abwesenheit der Detachements nicht zu sehr in der Bewegungsfreiheit und Verwendung des Kreuzers eingeschränkt zu sein.

Auf Grund dieser Telegramme wurden in der Heimat folgende Maßnahmen getroffen: Der in Yap (Karolinen) befindliche Kreuzer „Seeadler“ erhielt Befehl, beschleunigt die Überfahrt nach Ostafrika anzutreten, desgleichen als drittes Schiff der zum Verbande des Kreuzergeschwaders gehörige Kreuzer „Thetis“. Ein Marineinfanteriedetachement von 5 Offizieren, 1 Arzt, 166 Unteroffizieren und Seesoldaten und ein Maschinengewehrdetachement von 2 Oberleutnants z. S., 53 Unteroffizieren und Matrosen traten unter Führung des Hauptmanns v. Schlichting die Ausreise an und schifften sich am 28. August in Triest auf dem österreichischen Dampfer „Koerber“, als der ersten nach Ostafrika abgehenden Transportgelegenheit, ein.

S. M. S. „Bussard“ schifft noch weitere Detachements an der Küste aus.

An S. M. S. „Bussard“ traten inzwischen neue Anforderungen heran. Wenn auch die Möglichkeit einer unmittelbaren Bedrohung von Lindi und Mikindani vorläufig noch unwahrscheinlich war, so stellte der Gouverneur doch zur Sicherheit die Requisition, den Kreuzer in den beiden genannten Orten kurz zu zeigen, in Lindi zur Freimachung der dortigen Polizeitruppe ein Detachement zu landen, desgleichen erforderlichenfalls Mikindani zu verstärken und dann möglichst bald nach Kilwa zurückzugehen.

Der Kreuzer ging daraufhin am 19. August früh nach Lindi in See und traf dort am 20. August abends ein. Hier kam die Bestätigung der Nachricht von dem Fall Liwales, zugleich auch die Mitteilung des Gouverneurs, daß ein Vorgehen gegen Liwale von Kilwa aus aufgegeben werden müßte, bis stärkere Kräfte verfügbar wären, und daß Kilwa selbst durch 50 Askari verstärkt werden sollte. Auch bei Maneromango, im Bezirk Daressalam, seien Unruhen ausgebrochen. Die letzteren wurden zwar durch die Entsendung des Bezirksamt-

manns Boeder und später des Hauptmanns Fonk bald beigelegt, immerhin war vorsichtshalber in Daressalam eine Bürgerwehr gebildet worden.

Auch südlich von Kilwa, bis zum Mbemkuru-Fluß, hatten sich die Unruhen schon ausgedehnt. Das Bezirksamt Lindi beabsichtigte deshalb, die Polizeitruppe nach dem Mbemkuru-Fluß zu schicken, und bat um Ausschiffung eines Detachements zum Schutze der Stadt, der daraufhin dem Oberleutnant z. S. Wernecke mit 12 Matrosen und einem Maschinengewehr übertragen wurde. Ein möglichstes Haushalten mit den eigenen Kräften war nötig, um eventuell in Kilwa die gesamten Polizei- und Schutztruppen für ein offensives Vorgehen gegen Liwale freimachen zu können.

Am 22. August nach Tagesanbruch ging S. M. S. „Bussard“ nach Mikindani weiter und schiffte dort den Torpedomaschinisten Gehring mit 8 Mann und einem Maschinengewehr aus, eine Besatzung, die zur Verteidigung der dortigen Boma ausreichend erschien. Noch an demselben Tage abends ging der Kreuzer wieder nach Kilwa in See. Kurz nach der Ankunft dort am 23. August mittags ersuchte der Gouverneur den Kommandanten, möglichst bald nach Sadani zu gehen; Aufstandsnachrichten lägen von dort zwar noch nicht vor, doch verließen die Inder den Ort. Infolgedessen wurden von dem Kilwa-Detachement 8 Mann zurückgezogen und noch am Nachmittage weitergedampft. Am 24. August nachmittags fiel der Anker auf Sadani-Reede. Die Lage dort war immerhin bedenklich. Nicht nur die Inder, auch die Mehrzahl der Schwarzen, vor allem die Weiber hatten sich entfernt; die Stadt war wie ausgestorben! Im Hinterlande gärte es stark unter der Bevölkerung; dazu liefen übertriebene Gerüchte über die Aufstandsbewegung im Süden um. Die Möglichkeit, daß auch hier ein Aufstand ausbrach, war also nicht ausgeschlossen. Trotzdem konnte S. M. S. „Bussard“ nicht lange verweilen. Am 25. August mittags ging vom Gouverneur eine Depesche ein, daß er 1 Unteroffizier und 25 Askari nach Lindi abgesandt habe, da diese Stadt gefährdet sei, und daß er die Rückkehr des Kreuzers nach Lindi für nötig erachte, falls Sadani ruhig sei. Das Detachement Lindi meldete gleichzeitig, daß der Aufstand im Westen der Stadt auf dem Noto-Plateau ausgebrochen sei, und der Detachementsführer, Oberleutnant z. S. Wernecke, durch Sturz von der Boma ein Bein gebrochen habe.

Mit Rücksicht auf diese neue Wendung im Süden erschien es dem Korvettenkapitän Back nicht ratsam, in Sadani ein, wenn auch nur kleines Detachement zu landen und S. M. S. „Bussard“ weiter zu schwächen. 4 Offiziere, 1 Deckoffizier und 66 Mann mit 4 Maschinengewehren waren bereits ausgeschifft. Die zwei Europäer von Sadani konnten sich, wenn sie sich mit ihrer geringen Zahl von Askari nicht halten konnten, im Notfall mittels Segelfahrzeugs flüchten. Er begnügte sich also mit dem Eindruck, den das unerwartete Erscheinen S. M. S. „Bussard“ auf die Bevölkerung gemacht hatte, und entschloß sich, sofort wieder nach Lindi zu gehen. Nach 48stündiger Fahrt traf der Kreuzer wieder dort ein (27. August) und fand folgende Lage dort vor:

Der Aufstand im Bezirk umfaßte das Gebiet zwischen Mbemkuru, Muëra-Plateau, Lukuledi-Fluß und Küste. Die vom Gouverneur zur Verstärkung gesandte Schutztruppenabteilung war im Begriff, nach dem Gebiet des Lutamba-Sees abzugehen, während die Polizeitruppe von Lindi Befehl erhalten hatte, vom Mbemkuru-Fluß südwärts gleichfalls in der Richtung auf den Lutamba-See zu marschieren. Auch in unmittelbarer Nähe von Lindi drohte Gefahr. Ein größerer Haufen von Aufständischen sollte am nächsten Morgen einen Angriff auf Yangwani, etwa 4 Stunden nördlich von Lindi, sowie auf Mtschinga, an der Küste, beabsichtigen. Da das Bezirksamt großen Wert darauf legte, die Bewohner und Vorräte dieser beiden Ortschaften geschützt zu sehen, stellte es die Requisition, nach Yangwani einen Vorstoß zu machen und Mtschinga mit einem Detachement zu besetzen. Der 1. Offizier, Kapitänleutnant Nobis, ging daher am 28. August 1 Uhr vormittags mit dem Schiffsarzt, 2 Deckoffizieren, 20 Mann und 6 Askari nach Yangwani ab, mit dem Auftrage, die dort stehenden Aufständischen zurückzuschlagen und am Abend zurückzukehren. Außerdem wurde der Oberleutnant z. S. Altvater am 28. August um 5 Uhr vormittags auf einem Regierungsdampfer mit 1 Deckoffizier, 12 Matrosen und 3 Askari nach Mtschinga abgesandt, mit dem Auftrage, den Platz zu schützen und nach eigenem Ermessen Vorstöße zu machen.

Die Telegraphenleitung nach Norden war seit dem 27. August abends unterbrochen und blieb es auch während der ganzen Aufstandszeit (sie ist erst am 26. Juni 1906 wieder betriebsfähig geworden). Der Depeschenverkehr zwischen Kilwa und Lindi mußte deshalb durch einen der Regierungsdampfer besorgt werden.

Am Abend (28. August) kehrte das Detachement Nobis nach einem anstrengenden, etwa zehnstündigen Marsch recht erschöpft zurück, ohne die Aufständischen getroffen zu haben. Diese sollten noch etwa zwei Stunden nördlich von Yangwani stehen.

An demselben Abend noch stellte das Bezirksamt die Requisition, Mrweka (in der Lindi-Bucht), das dringend um Hilfe gebeten hatte, durch ein Detachement zu schützen. Da die Entsendung auf dem Wasserwege — die schnellste Beförderungsmöglichkeit — erst beim nächsten Hochwasser am 29. August gegen Mittag möglich war, wurde die Beschlußfassung auf den nächsten Morgen verschoben, um die weitere Entwicklung der Dinge berücksichtigen zu können. Es wurde dann im Einvernehmen mit dem Bezirksamt folgendes beschlossen:

Mrweka mit einem Detachement zu besetzen, das diesen Ort und Umgebung schützen und ein Übergreifen des Aufstandes nach Süden verhindern sollte. Die Missionsstation Nyangao, die sich nach den letzten Nachrichten noch sicher fühlte, sollte durch das Bezirksamt benachrichtigt werden, daß ein Marinedetachement bei Mrweka stehe und erforderlichenfalls bis Mtua entgegenkommen könne. Gleichzeitig sollte Marine-Stabsarzt Dr. Mohr mit 1 Deckoffizier und 12 Mann sowie einer Anzahl von Hilfskriegern Streifzüge in der Richtung auf Ruaha

und Mtschinga machen. Die Polizeitruppe sollte an der Telegraphenleitung wieder nach Norden gehen, diese soweit möglich reparieren und mit dem Detachement Altvater in Mtschinga Verbindung unterhalten, während die Schutztruppenabteilung die Umgegend von Lutamba-See und das Rondo-Plateau säubern sollte. Es bestand die Hoffnung, hierdurch den Aufstand in der Bewegung nach Süden aufzuhalten, bis der Bezirksamtmann von Lindi, der auf einer Bezirksreise am Rowuma war, zurückkehrte.

Der 1. Offizier, Kapitänleutnant Nobis, mit 2 Deckoffizieren, 15 Mann, einigen Askari und Hilfskriegern ging um 11 Uhr vormittags auf dem Wasserwege nach Mrweka ab und traf dort leider erst nach dem Angriff der Aufständischen ein, die fünf Araber ermordet hatten. Nur eine kleine Schar Aufrührer konnte er noch zum Gefecht stellen und ihr einen Verlust von 6 Toten und 1 Gefangenen beibringen. Den übrigen folgte er nach bis Ruaha, der nächsten Wasserstelle, und übernachtete dort. Am 30. August 3 Uhr vormittags marschierte er weiter bis Mandawa und kehrte zur Nacht wieder nach Ruaha zurück. Hierbei wurde ein Trupp Aufständischer im dichten Urwald überrascht und unter Verlusten auseinander gesprengt. Eine Verfolgung war wegen des ungangbaren Geländes und der Erschöpfung der Leute nicht mehr möglich gewesen. Vom 31. früh ab blieb das Detachement dann in Mrweka, wo erneute Angriffe befürchtet wurden.

Währenddessen machte das Detachement des Stabsarztes Dr. Mohr am 30. August einen Streifzug über Nguru nach Mitumbati und kehrte um 8 Uhr abends zurück, ohne die in dieser Gegend gemeldeten Aufständischen getroffen zu haben.

Am 31. August mittags erbat der Plantagenleiter der Lindi-Hinterlandgesellschaft für die auf dem Südufer der Lukuleli-Mündung liegende Plantage Mungwe von S. M. S. „Bussard“ Hilfe, weil die Aufständischen ein in der Nähe gelegenes Dorf angezündet hatten und auch Gefahr für Mungwe bestand. Daraufhin wurde der Marine-Ingenieur Wahl und Oberzahlmeister Liebe mit 1 Maschinisten und 18 Mann auf die Plantage geschickt. Von der Besatzung waren nur noch an Bord: der Kommandant, der Bootsmann, 2 Maschinisten und 30 Mann, einschließlich der Kranken. Die Schwarzen waren während des Aufenthalts in Lindi noch um 10 Köpfe verstärkt worden. Die Abteilung kehrte ihrem Befehl entsprechend am Abend zurück, ohne daß ein Angriff erfolgt war. Marine-Ingenieur Wahl und Oberzahlmeister Liebe teilten sich abwechselnd nachts in die Führung des Wachtkommandos in der Boma.

An demselben Nachmittage (31. August) traf die Nachricht ein, daß die Missionsstationen Nyangao, Lukuledi und Massassi angegriffen und die Missionare geflüchtet seien. Unter diesen Umständen war die Ausdehnung des Aufstandes auf Mikindani und bis zum Rovuma zu befürchten, wo der Bezirksamtmann Ewerbeck von Lindi mit einigen 20 Askari auf Besichtigungsreisen war, so daß jetzt der Abmarsch der vereinigten Schutz- und Polizeitruppe zum Entsatz des

Bezirksamtmanns über Nyangao und Massassi erforderlich wurde. Es wurde deshalb, um für Lindi andere Kräfte zur Verfügung zu haben, in Übereinstimmung mit dem Bezirksamt die Rückkehr des Detachements von Mtschinga angeordnet, während das Detachement Nobis noch weiter in Mrweka bleiben sollte, um der vorgehenden Schutztruppe als Stützpunkt zu dienen.

Um 12 Uhr abends am 1. September traf Oberleutnant z. S. Altvater wieder an Bord ein. Er hatte sich nach seiner Ankunft in Mtschinga (28. August 8 Uhr vormittags) zunächst zur Verteidigung eingerichtet mit der Absicht, die Aufständischen am folgenden Morgen aufzusuchen, falls in der Nacht kein Angriff erfolgte, wie er geplant sein sollte. Der Angriff blieb aus. So wurde am 29. August 5 Uhr vormittags aufgebrochen. Der Marsch ging zunächst bis Limbira, dessen Einwohner sich und ihre großen Getreidevorräte dauernd durch die Aufständischen bedroht fühlten. Kurz vor der Ankunft dort waren noch einige in nächster Nähe des Dorfes liegende Häuser der Kommune, in denen Baumwolle aufgestapelt war, durch die Aufrührer eingeäschert. Um 11 Uhr vormittags rückte das Detachement, nachdem sich noch 80 mit Vorderladern bewaffnete Hilfskrieger freiwillig angeschlossen hatten, gegen das etwa 3 Stunden entfernte Kituhavi, einem Hauptsitz der Aufständischen, vor. Auf halbem Wege ging es an einer noch brennenden Ansiedlung vorbei, in der sich größere Mengen von Mtama (Negerkorn) der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft befanden. Gegen 1 Uhr nachmittags traf das Detachement auf einem Höhenzuge oberhalb des Dorfes ein, das sich etwa eine Stunde weit im Tale entlang erstreckte. Eine Einschließung war daher nicht möglich, auch fehlte es an Zeit dazu. Der Versuch, unbemerkt das Dorf zu erreichen, mißlang, die Eingeborenen waren schon geflohen, als das Detachement anlangte, und schossen bereits aus größeren Entfernungen auf die Truppe. Auch die Verfolgung der Feinde durch die Hilfskrieger blieb erfolglos. Das Dorf, in dem sich eine große Menge geraubter Sachen vorfand, wurde gänzlich eingeäschert und danach um 4 Uhr nachmittags der Rückmarsch angetreten, um noch bei Tage den Lagerplatz in Limbira zu erreichen. Beim Rückmarsch, nach Ersteigen des Berges, erhielt das Detachement in dichtem, undurchdringbarem Busch plötzlich aus unmittelbarer Nähe Feuer, das sofort erwidert wurde, ohne daß der Gegner selbst gesehen werden konnte. Ob ihm Verluste beigebracht worden sind, war infolgedessen auch nicht festzustellen. Um 7 Uhr nachmittags wurde nach einem Gesamtmarsch von 45 km in Limbira gelagert und am nächsten Morgen der Rückmarsch nach Mtschinga fortgesetzt. Hier brachten die Eingeborenen wieder Meldungen von einem drohenden Angriff, so daß vorläufig von weiteren Streifzügen abgesehen werden mußte.

Auch am folgenden Tage liefen dauernd alarmierende Nachrichten über den Gegner ein, die sich fast alle widersprachen, jedoch erkennen ließen, daß in nördlicher und südlicher Richtung mehrere Haufen Aufständischer standen. Um dagegen vorgehen und die Gegend säubern zu können, wären dauernde Märsche und somit Zeit erforderlich gewesen. Das Detachement wurde aber für die

anderen Aufgaben in Lindi nötiger gebraucht, der unmittelbare Schutz Mtschingas mußte einigen Askari überlassen bleiben. Um 10 Uhr vormittags am 1. September traf der Befehl zur Rückkehr ein, die um 3 Uhr nachmittags auf der Kommunaldhau angetreten, widriger Winde wegen dann aber über Land ausgeführt wurde. Um 12 Uhr nachts schiffte sich das Detachement wieder auf S. M. S. „Bussard“ ein.

Hier waren am vorhergehenden Nachmittag die Missionare von Nyangao verwundet eingetroffen und vom Schiffsarzt in Behandlung genommen. Es fehlte die Schwester Walpurga, die verwundet zurückgeblieben war. Auch die Missionare von Lukuledi und Massassi hatten sich bis auf einen, der marschunfähig in Lukuledi zurückgelassen war, gerettet und waren in Mikindani eingetroffen. Die zum Entsatz des Bezirksamtmanns Ewerbeck bestimmte Truppe erhielt daher den Befehl vom Bezirksamt, gleichzeitig nach dem Verbleib der Schwester und des fehlenden Missionars Nachforschungen anzustellen. Im Falle der Rettung sollte das Detachement Nobis von Mtua aus das sichere Geleit nach Lindi übernehmen.

Am 4. September wurden nach Mikindani zwei Mann als Verstärkung gesandt, weil sich die Unruhen auf das Makonde-Plateau und bis zum unteren Rowuma ausgedehnt hatten und für den Fall eines Weggangs des Kreuzers nach dem Norden eine Verstärkung ratsam war.

An demselben Abend traf der Bezirksamtmann Ewerbeck mit dem in Lukuledi aufgenommenen Missionar in Lindi ein. Er hatte in Nyangao die vorrückende Schutztruppe und in Mtua das Detachement Nobis getroffen, das ihm bis Mrweka das Geleit gegeben hatte. Die Schwester Walpurga war nach zahlreichen Eingeborenennachrichten den Aufständischen zum Opfer gefallen.

Am 5. September wurden in Lindi Kohlen genommen, wozu hundert für einen am nächsten Tage geplanten Streifzug angeworbene Hilfskrieger und Kettengefangene des Bezirksamts herangezogen wurden.

Mit dem Eintreffen der Truppe des Bezirksamtmanns waren für den Schutz der Umgegend von Lindi weitere Kräfte verfügbar geworden. Deshalb wurde das Detachement Nobis, das die Umgebung von Mrweka durch mehrfache Streifzüge gesäubert, auch einige Gefangene gemacht hatte, zurückgezogen, da es wichtiger erschien, es für die bis zum Eintreffen der Verstärkungen an den Kreuzer etwa noch herantretenden anderweitigen Aufgaben zu schonen.

Aus diesem Grunde hatte der Kommandant im Hinblick auf die Lage im Hinterland von Sadani mit dem Gouverneur vereinbart, daß im Falle des Ausbruchs von Unruhen im Norden S. M. S. „Bussard“ Tanga und das Hinterland (Korogwe, früherer Endpunkt der Usambara-Bahn) decken sollte, weil in dem Hafen von Tanga die Besatzung und das Schiff selbst mehr ausgenutzt werden konnten, als auf den Reeden der Nordküste. Pangani und eventuell Sadani zu schützen, wäre in diesem Falle Aufgabe der Polizeitruppe gewesen.

Als Ersatz für den abgestürzten Oberleutnant z. S. Wernecke wurde der Leutnant z. S. Schröder, der vorher schon mit 9 Mann aus Mohoro zur Unterstützung des Detachements Jastrzembski nach Kilwa geschickt worden war, nach Lindi berufen, um die Führung des Detachements zu übernehmen. Bis zu seinem Eintreffen hatten der Ingenieur Wahl und der Oberzahlmeister Liebe abwechselnd nachts die Leitung übernehmen müssen.

Rückkehr S. M. S. „Bussard“ nach Daressalam. — Verwendung der eintreffenden Verstärkungstruppen.

Am 7. September traf der telegraphische Befehl aus Berlin ein, wonach die eintreffende Marineinfanterie dem ältesten Seeoffizier unterstellt bleiben sollte. Da Lindi jetzt über eine genügende Zahl schwarzer Truppen verfügte, und die unterbrochene telegraphische Verbindung mit Kilwa die Verhandlungen mit dem Gouverneur wegen der demnächst eintreffenden Verstärkungen erschwerte, ging S. M. S. „Bussard“ am 8. September nach Daressalam in See und traf am 9. September dort ein. In Lindi blieb der Leutnant z. S. Schröder mit 16 Mann und dem Maschinengewehr zurück.

Der Aufstand hatte sich inzwischen auch im Innern immer weiter ausgedehnt. Zwischen Mahenge und Kilossa waren Unruhen ausgebrochen, der große Wangoni-Stamm im Ssongea-Bezirk war in Aufruhr, ebenso die Völkerschaften nördlich davon in den Utschungwe-Bergen. Mithin war der ganze Süden der Kolonie, vom Nyassa-See über Iringa, Kilossa, Morogoro aufständisch. Wohl konnten die vorhandenen Schutztruppen-Detachements den Aufständischen Verluste beibringen, wo sie dieselben trafen, ihre Maßnahmen konnten sich aber vorläufig meist nur auf den Schutz von Leben und Eigentum der Europäer und der treu gebliebenen Eingeborenen beschränken. Eine planmäßige Niederwerfung war erst möglich, sobald stärkere Streitkräfte zur Verfügung standen. Diese wurden zum Teil dadurch frei gemacht, daß die Verstärkungstruppen den Schutz einiger Plätze übernahmen. Die Verwendung dieser Truppen selber sollte sich laut Befehl aus der Heimat auf die Besetzung von Küstenplätzen und die Ausführung kleinerer Expeditionen beschränken.

Die Verteilung der Truppen wurde auf Grund einer Requisition des Gouverneurs zunächst in folgender Weise vorgenommen:

Für Tanga:

Leutnant v. Milczewski, 3 Unteroffiziere, 28 Seesoldaten, 1 Obersanitätsgast zur Besetzung dieses Ortes.

Für Kilwa:

Leutnant Frhr. v. Stengel, 3 Unteroffiziere, 28 Seesoldaten, 1 Maschinengewehr mit 2 Matrosen, 1 Obersanitätsgast.

Für Lindi:

Oberleutnant Stieler v. Heydekampf mit einer gleich starken Abteilung.

Die letzten beiden Detachements waren requiriert zur Unterbringung in Kilwa und Lindi, über ihre Verwendung zu Expeditionen war vom Gouverneur weitere Requisition vorbehalten. Die Küstenstädte sollten zunächst auch weiterhin noch durch seemännisches Personal besetzt bleiben. Ferner sollte ein Detachement, Leutnant Engelbrecht, Marine-Oberassistenzarzt Dr. Deutz, 2 Unteroffiziere, 29 Seesoldaten, 1 Maschinengewehr mit 2 Matrosen, 1 Sanitätsmaat, an der Bahnstrecke entlang nach Morogoro gehen, um hier als Rückhalt für die Schutztruppen zu dienen und ihr so ein offensives Vorgehen gegen die im Lande plündernd umherziehenden Aufständischen zu ermöglichen. Bezüglich der militärischen Verwendung sollte das Detachement dem mit der Leitung der Operationen im Morogoro-Bezirk beauftragten Hauptmann der Schutztruppe Frhrn. v. Wangenheim unterstellt werden. Der Rest der Marineinfanterie sollte zunächst unter Hauptmann v. Schlichting in Daressalam bleiben, während die seemännischen Mannschaften zur Auffüllung S. M. S. „Bussard" vorgesehen wurden.

Tätigkeit der Kreuzer und Verstärkungstruppen.

Ankunft der Truppen und Entsendung der Detachements. — Eintreffen S. M. S. „Thetis".

Am 15. September 4 Uhr nachmittags ankerte der Dampfer „Koerber" im Hafen von Daressalam; nach 7 Stunden war die Ausschiffung des Transportes beendet. Am folgenden Abend schon gingen die drei Detachements Tanga, Kilwa und Lindi auf Regierungsdampfern nach ihren Bestimmungsorten ab.
Die Entsendung des Morogoro-Detachements mußte noch einige Tage verschoben werden, bis die Vorbereitungen für die Expedition durch das Kommando der Schutztruppe beendet waren. Nach ihrer Beendigung ging S. M. S. „Bussard" am 21. September nach Bagamojo in See, um das Detachement, ferner den Hauptmann Frhrn. v. Wangenheim, 15 Askari und etwa 500 Traglasten dorthin überzuführen. Diese Fahrt war vom Gouvernement erbeten, weil der Weg von Bagamojo nach Morogoro kürzer und gesünder ist.

Am 22. September abends kehrte der Kreuzer nach Daressalam zurück, um hier die Entsendung weiterer Detachements vorzubereiten. Der Gouverneur hatte nämlich noch folgende Requisitionen gestellt: für die endgültige Beruhigung der Matumbi-Berge den in verhältnismäßig gesunder Berggegend gelegenen festen Punkt Kibata durch 1 Feldwebel und 20 Mann des in Daressalam liegenden Marineinfanterie-Detachements zu besetzen und diese Abteilung für die militärische Verwendung dem Hauptmann der Schutztruppe Merker zu unterstellen; ferner das in Mohoro liegende seemännische Detachement durch den Rest

der Daressalam-Abteilung (2 Unteroffiziere, 19 Seesoldaten, 1 Maschinengewehr, 2 Matrosen) zu ersetzen. Da die Gegend Samanga—Kibata nach den letzten Nachrichten wieder sehr unsicher war, bat der Gouverneur, das Kibata-Detachement durch den Hauptmann v. Schlichting von Samanga an seinen Bestimmungsort führen zu lassen. Hauptmann v. Schlichting sollte danach von Kibata nach Kilwa gehen und die Führung des dortigen Detachements übernehmen.

Am 26. abends gingen diese beiden Detachements mit einem Gouvernementsdampfer nach dem Süden ab.

An demselben Nachmittag traf der Kreuzer „Thetis" in Daressalam ein. Von nun an übernahm dessen Kommandant, Fregattenkapitän Glatzel, für die Dauer der gemeinschaftlichen Operationen im Schutzgebiet, als ältester anwesender Seeoffizier von dem Korvettenkapitän Back den Oberbefehl über die auf der Station versammelten Seestreitkräfte, d. h. die drei Kreuzer „Thetis", „Seeadler", „Bussard" und die herausgesandten Marinetruppen.

Einziehung der „Bussard"-Detachements. — Bisherige Tätigkeit derselben.

Die erste Aufgabe war nun, die nach ihrer anstrengenden, erfolgreichen Tätigkeit erholungsbedürftigen „Bussard"-Leute wieder an Bord zu nehmen und sie durch die neu herausgekommenen seemännischen Mannschaften zu ersetzen, soweit das noch nicht durch die Marineinfanterie geschehen war. S. M. S. „Bussard" ging daher am 30. September nach Kilwa ab, um das Detachement Jastrzembski und die Mannschaften des Mohoro-Detachements, die nach Eintreffen der Seesoldaten mit dem Zollkreuzer „Kingani" bis Kilwa überführt waren, einzuziehen. Oberleutnant z. S. Paasche selbst wurde auf Ersuchen des Gouverneurs in seiner Stellung belassen; er behielt von seinen „Bussard"-Leuten nur 1 Unteroffizier und 3 Matrosen bei sich.

S. M. S. „Bussard" nahm dann am 2. Oktober in Mikindani, wo der Oberleutnant z. S. Kleyenstüber mit 2 Unteroffizieren, 10 Matrosen, 1 Maschinengewehr ausgeschifft wurde, und am 3. Oktober in Lindi, wo der Oberleutnant z. S. Wachtel mit 2 Unteroffizieren, 14 Matrosen, 1 Maschinengewehr den Ortsschutz übernahm, seine eigenen Detachements (Torpedomaschinist Gehring, Leutnant z. S. Schröder) an Bord, ging dann zur Kohlenergänzung nach Sansibar und kehrte am 7. Oktober nach Daressalam zurück, wo am 1. Oktober auch S. M. S. „Seeadler" von Yap her eingetroffen war.

Über die von S. M. S. „Bussard" eingezogenen Detachements sei kurz erwähnt: Oberleutnant z. S. v. Jastrzembski hatte nach seiner letzten Ausschiffung in Kilwa (16. August) noch häufig Streifzüge ohne besondere Ergebnisse in die Umgebung, zum Teil zusammen mit Schutztruppenabteilungen, gemacht. Am 17. September traf dann das Detachement des Leutnants Frhrn. v. Stengel, das ihn ablösen sollte, in Kilwa ein. Vor seiner Einziehung

durch S. M. S. „Bussard" gab er noch den Obermatrosen Buder an die Schutztruppenabteilung des Leutnants Linke als Ersatz für einen fehlenden Unteroffizier und ausgebildeten Maschinengewehrschützen ab. Buder leistete später bei den Streifzügen dieser Abteilung durch seine Umsicht und Entschlossenheit unter schwierigen Verhältnissen recht gute Dienste.

Auch das Lindi-Detachement hatte durch Streifzüge die Umgebung ruhig gehalten, ohne größere Begegnungen mit den Aufständischen zu haben. Ebenso hatte auch das Mikindani-Detachement lediglich durch seine Anwesenheit beruhigend gewirkt und durch Erkundungsmärsche die wegen der Übergriffe der Aufständischen erregten regierungstreuen Eingeborenen in ihrer Haltung gefestigt. Eine aufständische Bewegung kam in diesem Bezirk auch später nicht vor.

Verlegung des Tanga-Detachements nach Muansa.

In Tanga verhielt sich die Bevölkerung dauernd ruhig. Die Anwesenheit einer Truppe war dort nur erforderlich, um jeder Eventualität vorzubeugen, mit der bei dem schnellen Zunehmen der aufständischen Bewegung umsomehr gerechnet werden mußte, als in Usambara viele Arbeiter aus anderen Gegenden der Kolonie, besonders Wanjamwesi, beschäftigt waren, die in enger Verbindung mit ihrer Heimat standen. Der Wohlstand der Kolonie wäre durch einen Aufstand in Usambara mit seinem blühenden Plantagenbetrieb und Handel ganz erheblich geschädigt worden.

Das Detachement des Leutnants v. Milczewski mußte aber schon bald abgelöst werden, weil in Muansa, unserem wichtigsten Handelsplatz am Victoria-See, die Lage bedenklich wurde. Der Bezirkschef, Oberleutnant Baumstark, und die ansässigen Firmen befürchteten ernstlich einen Aufstand und hielten die Lage umsomehr für unsicher, als die dort stationierte Schutztruppe zumeist aus Eingeborenen des Bezirks bestand und auf ihre treue Haltung nicht unbedingt gerechnet werden konnte. Um den etwa geplanten Aufstand überhaupt nicht zum Ausbruch kommen zu lassen, erbat der Gouverneur bei dem ältesten Offizier die Verlegung des Tanga-Detachements nach Muansa. Infolgedessen entsandte Fregattenkapitän Glatzel den Oberleutnant zur See Prause mit 3 Unteroffizieren und 16 Matrosen von S. M. S. „Thetis" und dem Rest der Maschinengewehr-Abteilung (11 Matrosen) am 4. Oktober mit dem Gouvernementsdampfer „Kaiser Wilhelm II." nach Tanga zur Ablösung des Detachements Milczewski. Dieses fuhr dann, verstärkt durch ein Maschinengewehr von S. M. S. „Thetis", nach Mombassa weiter und reiste von hier mittels der englischen Uganda-Bahn nach Port Florence und von da mit dem englischen Dampfer nach Muansa, wo es am 15. Oktober eintraf.

Eine unmittelbare Gefahr war bei seinem Eintreffen nicht vorhanden. Immerhin war die Lage noch kurz vorher derartig, daß die Offiziere nur mit geladenem Gewehr über die Straße gingen. Erst mit der Ankunft der weißen

Truppe trat eine Beruhigung ein. Die Zukunft sollte zeigen, daß diese Entsendung des Detachements durchaus zweckmäßig war und ernstliche Unruhen im Norden verhindert hat.

Ausschiffung von Detachements durch S. M. S. „Seeadler" in Kissidju und Samanga.

Auch S. M. S. „Seeadler" trat kurz nach seinem Eintreffen auf der Station in Tätigkeit. Im südlichen Daressalam-Bezirk waren erneut Unruhen ausgebrochen. Einige aufsässig gewordene und durch Zauberer aufgestachelte Dorfschaften zogen plündernd umher und bedrohten die Inder und die treu gebliebenen Schwarzen. Das Gouvernement entsandte sofort einige Schutztruppen-Abteilungen, auch der Bezirksamtmann Böder rückte mit einer Polizeitruppe wieder aus, um die Unruhen niederzudrücken. Der Gouverneur erbat dann noch am 5. Oktober mittags die Ausschiffung eines Matrosendetachements in Kissidju, einem Küstenplatz gegenüber der Insel Kwale, weil diese Ortschaft, in der zahlreiche Inder ansässig waren, von den Aufständischen angegriffen werden sollte. Der Kommandant S. M. S. „Seeadler", Korvettenkapitän Buttsarken, ging deshalb auf Befehl des ältesten Offiziers am 6. Oktober 6 Uhr vormittags mit einem „Thetis"-Detachement von 20 Mann unter Leutnant z. S. Walther Köhler in See und ankerte $3\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags vor Kissidju. Die Ausschiffung wurde der schwierigen Landungsverhältnisse und der einsetzenden Dunkelheit halber bis zum nächsten Tage verschoben. Das Dorf war schon am 6. Oktober morgens durch den aufständischen Jumben Kurnani niedergebrannt, die Inder geflohen und zwei von den vier dort stationierten Askari nach tapferer Gegenwehr gefallen; die beiden anderen hatten sich, verwundet, durchschlagen können.

Leutnant z. S. Köhler blieb trotzdem mit seinem Detachement und 1 Maschinengewehr von S. M. S. „Seeadler" an Land, da die Einwohner zurückkehrten und sich wieder anbauten, ein Schutz für sie also erwünscht war.

Seinem weiteren Befehle entsprechend ging S. M. S. „Seeadler" darauf nach Samanga weiter. Hier war einige Tage vorher die Telegraphenleitung nach Kilwa durch die Aufständischen wiederum nachhaltig zerstört worden. Der Gouverneur hatte deshalb die Requisition gestellt, in Anbetracht einer schnellen Befehlsübermittlung nach dem Süden und aus Mangel an farbigen Soldaten den Schutz der Telegraphenleitung einem Marinedetachement zu übertragen. Auf Grund dieser Requisition schiffte S. M. S. „Seeadler" nach seiner Ankunft am 9. Oktober ein Detachement von 1 Offizier und 41 Mann aus. Von diesen blieb der Bootsmannsmaat Radmann mit 10 Mann und 6 Askari in der befestigten Boma von Samanga, während Oberleutnant z. S. Sommerfeld mit 30 Mann, 1 Maschinengewehr und 10 Askari — die Samanga-Askari waren ihm vom Gouvernement unterstellt worden — an der Telegraphenleitung entlang etwa 15 km weiter südlich marschierte und sich bei Mtingi ein festes Lager baute.

Nach beendeter Ausschiffung ging Korvettenkapitän Puttfarken wieder nach Kissidju in See und ankerte dort am 10. Oktober 9 Uhr vormittags. Hier waren inzwischen die von Daressalam abgesandte Schutztruppen-Abteilung des Hauptmanns v. Kleist und der Bezirksamtmann Böder durchgekommen und mit Leutnant z. S. Köhler in Verbindung getreten. Der Bezirksamtmann war weiter nach Kivmangao, einem etwas südlicher gelegenen Küstenort, marschiert, der schon vorher von Kurani gebrandschatzt war, und in dem die Inder sich auch vor weiteren Gewalttaten nicht sicher fühlten. Der Bezirksamtmann bat deshalb den Leutnant z. S. Köhler brieflich, sein Lager dorthin zu verlegen, weil er selber weitermarschieren müßte. Leutnant z. S. Köhler ließ, in der richtigen Erkenntnis, daß der Schutz Kivmangaos wichtiger war als der des zerstörten Kissidju, gegen seinen ausdrücklichen Befehl, Kissidju nicht zu verlassen, den Abmarsch vorbereiten und bestellte wegen Trägermangels für den nächsten Morgen einige Dhaus. Statt dieser kam zunächst die Dampfpinasse mit dem Kommandanten S. M. S. „Seeadler", der nach Prüfung der Lage den selbständig gefaßten Entschluß billigte. Gegen Mittag trafen auch die bestellten Dhaus ein, mit denen dann das Detachement absegelte und um 4 Uhr nachmittags Kivmangao erreichte, während S. M. S. „Seeadler" nach Daressalam weiterging und am 11. Oktober nachmittags 2 Uhr dort eintraf.

Am Tag vorher waren auch aus der Gegend nördlich von Daressalam — bei Kondutschi und Bueni — Nachrichten über eine Gärung in der Bevölkerung eingegangen, auf die hin sofort eine Polizeitruppe aus Bagamojo und eine kleine Schutztruppenabteilung aus Daressalam abgegangen war. Außerdem erbat der Gouverneur noch die Entsendung eines Kreuzers, um vor den beiden Orten die Flagge zu zeigen und eventuell auch zu landen. Daraufhin wurde S. M. S. „Bussard" vom ältesten Offizier noch an demselben Abend dorthin entsandt. Bei seinem Eintreffen war indessen alles ruhig. Der Kreuzer blieb noch einige Tage vor Bagamojo und wurde dann zurückgerufen.

Weitere Tätigkeit des Detachements Paasche.

Oberleutnant z. S. Paasche hatte sich seit dem Abmarsch des Hauptmanns Merker (am 4. September) in der Gegend von Nyamwiki und Ndundu aufgehalten, wo ihm von zurückkehrenden Aufständischen weitere Gewehre abgeliefert und Strafgelder gezahlt wurden. Auch Mtansa-Leute (Rufiyi aufwärts) hatten sich wieder unterworfen, nachdem sie von ihm die Zusicherung erhalten hatten, daß er sie gegen die anderen Aufständischen schützen würde.

Am 27. September erhielt er, auf dem Rückmarsch nach Mohoro begriffen, um dort das Kommando über das neu eingetroffene Marineinfanterie-Detachement zu übernehmen, in Ndundu von einem zuverlässigen Akiden die Nachricht, daß in Mtansa wieder eine größere Zahl Aufständische versammelt wäre. Er ließ deshalb alle entbehrlichen Lasten in Ndundu zurück und marschierte noch die Nacht durch mit kurzen Pausen nach Nyamwiki, wo er um 11 Uhr vormittags am

28. September eintraf. Flüchtige Mtansa-Leute meldeten ihm, daß Aufständische aus Kitschi, Donde und dem Mahenge-Bezirk in Mtansa hausten, die Eingeborenen bedrohten und Nahrung von ihnen forderten; die Weiber und Kinder wären auf dem Nordufer versteckt, dorthin zu gehen, sträube sich aber die Mehrzahl der Gegner, weil sie da schon einmal eine Niederlage erlitten hätten.

Aus anderen Nachrichten war zu entnehmen, daß die Aufständischen das Südufer beobachteten. Oberleutnant z. S. Paasche sandte deshalb Patrouillen in westlicher Richtung vor, um sich einen unbemerkten Abmarsch zu sichern, und beschloß, in unerwartet schnellem Marsch mit Hilfe der zur Zeit dunklen Nächte einen überraschenden Überfall auszuführen. Um 11 Uhr vormittags am 29. September ging er über den Rufiyi auf das Nordufer und marschierte in 9 Stunden mit einer kurzen Rast bis zu einem Dorf, etwas unterhalb Mtansa, wo er sich bereits Boote besorgt hatte. Hier wurde drei Stunden ohne Feuer und Zelte gelagert und dann um 1½ Uhr vormittags am 30. September wieder auf das Südufer übergesetzt. Leider verirrten sich die Führer — wahrscheinlich haben sie aus Furcht falsch geführt — so daß die Truppe erst nach Hellwerden, gegen 6½ Uhr vormittags, nachdem streckenweise im Laufschritt vorgegangen war, in die Nähe das Lagers kam. Oberleutnant z. S. Paasche versuchte noch, unbemerkt vorzugehen, stieß aber auf einige Aufständische, die sofort anfingen zu schießen. Hierdurch wurde der Gegner derartig verwirrt, daß er ohne Besinnen floh und das Detachement nur noch das leere Lager fand, in dem einige 70 Negerbetten standen und über 100 Lagerfeuer mit zum Teil fertigem Essen darauf brannten. Etwa 14 neu erbaute Vorratshäuser mit ungefähr 170 cbm Mtama (Negerhirse) fielen ihm zur Beute.

Mit dem Mißlingen dieses Überfalls war leider eine der wenigen guten Gelegenheiten, einen empfindlichen Schlag zu führen, verpaßt. Er wäre gelungen, wenn der Weg nicht vier Stunden, sondern, wie die Führer behauptet hatten, nur zwei Stunden weit gewesen wäre. Das Detachement wäre dann unbemerkt an das Lager gekommen und hätte dessen Feuer sicherlich bei der Dunkelheit rechtzeitig gesehen.

Im Laufe des Tages wurde Oberleutnant z. S. Paasche noch von mehreren kleineren Trupps Aufständischer belästigt, denen der Verlust des vielen Proviants wahrscheinlich sehr fühlbar war. Nachmittags wurde ringsum wieder Gras gebrannt, so daß in den Abendstunden noch im Feuerschein auf einige Gestalten geschossen werden konnte, die sich mit Gewehren dem Lager näherten. Späterhin wurden noch kleinere Lager der Aufrührer im Walde aufgesucht. Hierbei wurden verschiedentlich auch Weiber und Kinder gefangen genommen, eine während des Aufstandes mehrfach gehandhabte, recht zweckdienliche Maßnahme. Die Frauen wurden den Bezirksämtern überwiesen, von diesen angesiedelt und ebenso wie die übrigen Kriegsgefangenen zu Feldarbeiten herangezogen. Auf diese Weise wurden nicht nur dem arbeitsunlustigen Neger die für die Bestellung seiner Felder unentbehrlichen Hilfskräfte entzogen und er selbst so zu seßhafter Tätigkeit

gezwungen, sondern es wurden auch die Arbeitskräfte der Gefangenen im allgemeinen kulturellen Interessen nutzbar gemacht.

Oberleutnant z. S. Paasche blieb danach zunächst in der Gegend von Mtansa, die den Aufständischen sehr viel Nahrungsmittel bot, weshalb noch weitere Einfälle zu erwarten waren. Außerdem war die Unterstützung der Mtansa-Leute bei der Unterwerfung der südlich vom Rufiyi ansässigen Wagogoro, die jetzt vereinzelt anfingen, sich zu ergeben, von großem Wert. Allerdings zeigten sich in seinem Rücken in der Nähe seines alten Standortes Nyamwiki bald wieder einige Aufständische; die Entsendung des Sergeanten Kühn mit 20 Askari genügte aber, um sie in Schranken zu halten.

Tätigkeit des Detachements Stengel in Kilwa.

In Kilwa hatte der Leutnant Frhr. v. Stengel noch während der Anwesenheit des „Bussard"-Detachements am 24. September auf Ersuchen des Bezirksamts eine mehrtägige Expedition nach Wirima, westlich von Kilwa, unternommen. Dort war der treu gebliebene Jumbe Kaprima, der schon mehrfach von den Aufständischen angegriffen war, scheinbar in harter Bedrängnis. Er war vom Bezirksamt mit Munition ausgerüstet, konnte sich jetzt aber nicht mehr lange halten. Leutnant Frhr. v. Stengel marschierte deshalb am 24. September 6 Uhr vormittags mit 10 Mann seines Detachements und einem Feldwebel mit 25 Askari dorthin ab. Unterwegs hatte er mehrfache Begegnungen mit kleineren Trupps, die vor ihm stets zurückwichen und hier und da auch Verluste erlitten. Am 25. September passierte er ein verlassenes Dorf, das von 20 Aufständischen besetzt war, die unter Hinterlassung eines Toten schleunigst verschwanden. Der vorgefundene Proviant und einzelne Waffen wurden weggenommen und die Hütten dann niedergebrannt. Kurz nach dem Verlassen des Dorfes erhielt die Kolonne von rechts und rückwärts Feuer aus größerer Entfernung, das aber nur von der Nachspitze, die etwas näher am Feinde stand, mit einigem Erfolge erwidert werden konnte. Nach kurzem Weitermarsch erhielt die Abteilung wieder, diesmal aus unmittelbarer Nähe im dichten Busch Feuer. Da vom Gegner selbst nichts zu sehen war, das Gewehrfeuer also wenig Erfolg versprach, wurde mit dem Maschinengewehr in den Busch geschossen, worauf der Gegner sofort verschwand. Eine Verfolgung und ein Absuchen nach Toten war in dem dichten Busch nicht möglich.

Am 26. September um 11 Uhr vormittags wurde Wirima erreicht, das in den letzten Tagen fortwährend angegriffen worden war. Beim Anmarsch der Truppe hatte sich der ziemlich starke Gegner, der von Norden steten Zugang erhalten hatte, in die Höhen am Matandu-Fluß zurückgezogen.

Nach dem Eintreffen des Detachements wichen die Aufständischen aber auch vor jedem Vorstoß der Kaprima-Leute zurück, so daß es nicht möglich war, die Truppe heranzubringen, ohne weiter abzukommen, als der allgemeine Befehl des Detachementsführers gestattete.

Dieser blieb einige Tage in Wirima, bis die Schutztruppenabteilung des Leutnant Linke, die erwartet wurde, in der Nähe war. Am 1. Oktober 4½ Uhr vormittags wurde wieder abgerückt und unterwegs noch zwei aufständische Dörfer niedergebrannt. Ein Posten von 4 bis 5 Aufständischen, der bei der Annäherung zu entkommen suchte, wurde auf der Flucht niedergeschossen. Am 3. Oktober 9¼ Uhr vormittags traf das Detachement wieder wohlbehalten in Kilwa ein.

Noch an demselben Mittag kam die Nachricht, daß der Telegraphenassistent Krüger aus Samanga bei der Reparatur der zerstörten Leitung in Mahonga durch zahlreiche Aufständische ernstlich bedroht sei. Er habe zwar Askari, leide aber an Munitionsmangel. Leutnant Frhr. v. Stengel marschierte darauf sofort um 2 Uhr nachmittags mit 6 Seesoldaten, 2 Matrosen, 1 Maschinengewehr und 20 Askari, meist denselben Leuten, mit denen er eben angekommen war, nach Mahonga ab. Nach 6½stündigem Marsch, z. T. über schattenlose tiefe Sandstrecken, traf die Truppe in Mahonga ein und stellte dort durch Abfeuern einiger Salven die Verbindung mit dem Telegraphenassistenten Krüger her, der um 9¾ Uhr nachmittags beim Detachement eintraf. Er hatte am Tage ein ernsteres Gefecht mit etwa 200 Aufständischen gehabt, die ihm den Rückweg nach der Küste verlegen wollten, sich jedoch noch rechtzeitig unter Verlust eines Askari durchgeschlagen und den Rücken freigemacht. Jetzt litt er aber an Munitionsmangel und hatte für die Nacht neue Angriffe zu erwarten. Bei der Annäherung der weißen Truppe zog sich der Gegner schleunigst in die Berge zurück.

Die Abteilung blieb noch zwei Tage bei der Telegraphenabteilung und unterstützte die Reparatur der ziemlich nachhaltig zerstörten Leitung. Nebenbei wurden auch einige kleine Dörfer verbrannt und die darin aufgespeicherten Lebensmittel weggenommen. Dann kehrte die Abteilung am 6. Oktober nach Kilwa zurück, wo sie um 8½ Uhr vormittags wieder eintraf, nachdem in Miteja ein Posten von 20 Askari und 60 Hilfskriegern eingerichtet war. Den Schutz der Telegraphenleitung übernahm, wie schon erwähnt, kurz darauf der Oberleutnant z. S. Sommerfeld, der sich mit dem Hauptteil seines Detachements in Mtingi, halbwegs zwischen Miteja und Samanga festsetzte, während der Rest in dem letztgenannten Orte blieb.

Das Seesoldatendetachement für Kibata war am 3. Oktober 3½ Uhr unter Führung des Hauptmanns v. Schlichting an seinem Bestimmungsorte eingetroffen, ohne auf dem Marsch durch den Gegner belästigt zu werden, und dort dem Hauptmann der Schutztruppe Merker, der seit der Rückkehr des Majors Johannes nach Daressalam den Oberbefehl in den Matumbi-Bergen hatte, hinsichtlich der militärischen Verwendung zur Verfügung gestellt.

Hauptmann v. Schlichting ging gleich nach seinem Entreffen am 3. Oktober zusammen mit einer Schutztruppenabteilung des Leutnants Spiegel nach Kilwa weiter und übernahm hier am 5. Oktober die Führung des dortigen Seesoldatendetachements von dem Leutnant Frhrn. v. Stengel. Dieser sollte eigentlich das Mohoro-Detachement übernehmen. Auf Bitten des Gouver-

nements wurde Oberleutnant z. S. Paasche aber nicht abgelöst. Leutnant Frhr. v. Stengel blieb deshalb in Kilwa, wo er auch weiterhin gut verwendet werden konnte.

Überführung des Expeditionskorps Johannes. — Ausschiffung eines Detachements in Kiswere.

Im Süden von Kilwa hatten schon mehrfache, für den Gegner zum Teil recht verlustreiche Gefechte der dort operierenden Schutztruppenabteilungen stattgefunden. An eine Reparatur der südlichen Telegraphenleitung konnte aber noch nicht gedacht werden, da der Widerstand der Aufständischen durch die bisherigen Verluste noch nicht gebrochen war. Auch Kiswere, ein für den Kilwa-Bezirk sehr wichtiger Küstenort, war von ihnen dauernd bedroht und bedurfte besonderer Schutzmaßregeln. Der Gouverneur erbat deshalb zum Schutze dieses Ortes ein Detachement von 1 Offizier, 20 Matrosen und 1 Maschinengewehr. Hierfür bestimmte der älteste Offizier den Leutnant z. S. Dollmann mit einer entsprechenden Abteilung von S. M. S. „Thetis", der gelegentlich der Überführung des Expeditionskorps Johannes nach dem Süden gebracht werden sollte.

In Daressalam war inzwischen die Zusammenstellung eines größeren Expeditionskorps möglich geworden. Das Eintreffen der in Massaua angeworbenen Askari-Rekruten stellte nach ihrer Ausbildung und nach Formierung weiterer Abteilungen aus der Ersatzkompagnie für absehbare Zeit neue Verstärkungen in Aussicht. Die jetzt verfügbaren Truppen in der Stärke von 2 Kompagnien mit je 1 Maschinengewehr und einer Etappentruppe von 1 Offizier, 3 Unteroffizieren, 90 Askari sollten gleich über Liwale gegen den aufständischen, starken und kriegerischen Wangoni-Stamm verwandt werden und damit den ersten energischen Vorstoß in das Innere machen. Das Expeditionskorps befehligte der Major Johannes, der zunächst in drei Kolonnen von Kilwa, Kiswere und Lindi aus gegen Liwale vorgehen sollte. Zur Verstärkung der Etappentruppen wurde ihm außerdem das Kilwa-Detachement mit dem Hauptmann v. Schlichting zur Verfügung gestellt, das die erste, als der Küste zunächst liegende Etappenstation besetzen sollte. Für das dadurch entblößte Kilwa wurde ein gleichstarkes seemännisches Detachement requiriert.

Da zur Überführung des Expeditionskorps nach dem Süden die Fahrzeuge der Gouvernementsflottille nicht ausreichten, außerdem das Erscheinen von mehr als einem Kriegsschiff an der Südküste wegen des Eindrucks auf die Eingeborenen erwünscht war, stellte der Gouverneur, einem vorherigen Anerbieten des ältesten Offiziers der Station entsprechend, die Requisition, einen Teil der Truppen auf zwei Kreuzern einzuschiffen und nach Kilwa und Kiswere zu bringen.

Am 16. Oktober 10 Uhr vormittags gingen auf S. M. Schiffen „Bussard" und „Seeadler" im ganzen 5 Offiziere, 11 Unteroffiziere, 365 Askari, 47 Hilfskrieger, 90 eingeborene Diener und 5 Reittiere in See. S. M. S. „Seeadler" hatte außerdem das für Kiswere bestimmte Detachement von S. M. S. „Thetis" an Bord.

Der Rest des Expeditionskorps wurde mit dem Dampfer „Kaiser Wilhelm II." nach dem Süden gebracht.

Am folgenden Vormittag (17. Oktober) wurden die Truppen in Kilwa ausgeschifft; dort wurden die einzelnen Kolonnen formiert. Außer dem Major Johannes, der mit einer Kolonne und mit dem Detachement des Hauptmanns v. Schlichting von Kilwa aus vormarschierte, ging von hier aus auch noch der Oberleutnant v. Grawert mit etwa 150 Mann in die Matumbi-Berge ab, um diese endgültig zu säubern und dann von da später ins Innere vorzugehen.

Als Ersatz für das Detachement v. Schlichting schiffte S. M. S. „Bussard" 20 Matrosen aus, deren Führung Leutnant Frhr. v. Stengel übernahm. S. M. S. „Bussard" selbst ging darauf nach dem Norden, nach Tanga, in See, wo der terminmäßige Kommandantenwechsel stattfinden sollte.

S. M. S. „Seeadler" nahm am 19. Oktober morgens die für Kiswere bestimmte Kolonne des Expeditionskorps an Bord und traf am Nachmittag gegen 5 Uhr dort ein. Die Ausschiffung fand aber wegen der schwierigen Landungsverhältnisse und der schnell einbrechenden Dunkelheit erst am folgenden Tage statt. Sie nahm mehrere Stunden in Anspruch. Leutnant z. S. Dollmann wurde mit seinem Detachement bei Mtumbu, an der Nordkante der Kiswere-Bucht, gelandet und schlug hier, nicht in dem abgebrannten Kiswere selbst, sein Lager auf.

Tätigkeit des Kissidju-Detachements.

Am 21. Oktober 6 Uhr vormittags ging S. M. S. „Seeadler" wieder in See, um seinem weiteren Befehl gemäß das Detachement des Leutnants z. S. Köhler in Kivmangao an Bord zu nehmen, und traf am 22. Oktober 12½ Uhr vor Kissidju ein.

Hier waren keine bemerkenswerten Ereignisse eingetreten. Leutnant z. S. Köhler war am 16. Oktober auf eine Aufforderung des Bezirksamtmanns Böder wieder zur Vorbereitung der Abfahrt nach Kissidju zurückgekehrt und wurde am 22. Oktober von S. M. S. „Seeadler" an Bord genommen.

Als der Kreuzer am folgenden Nachmittag von Daressalam eintraf, waren die früheren Dispositionen geändert worden, ohne daß S. M. S. „Seeadler", der seit seiner Abfahrt von Kilwa ohne jede Verbindung war, davon benachrichtigt werden konnte. Der Bezirksamtmann Böder hatte durch das Gouvernement gebeten, Leutnant z. S. Köhler noch etwa 10 Tage in Kivmangao zu belassen, weil die Polizeitruppe erst nach dieser Zeit wieder in die dortige Gegend käme und die Inder sonst ohne Schutz blieben. Das Detachement blieb deshalb an Bord und wurde am folgenden Tage wieder nach Kissidju gebracht.

Die Tätigkeit der Kreuzer.

Dank der bisher getroffenen Maßregeln nahm der Aufstand im Küstengebiet an Ausdehnung nicht mehr zu. Neue Ausschiffungen von Marinemannschaften

wurden daher nun nicht wieder nötig. Der älteste Offizier konnte jetzt daran denken, den Kreuzern zur Überholung und Ausführung bisher aufgeschobener Reparaturarbeiten abwechselnd eine mehrwöchentliche Liegezeit zu gewähren. Er hielt von jetzt ab, während ein Kreuzer in Daressalam reparierte, eins der beiden Schiffe in Daressalam bzw. im Norden fahrbereit, um bei Bedarf jederzeit ein Landungskorps an Land werfen zu können, während der dritte Kreuzer im Süden stationiert wurde, um hier die Verbindung mit den Küstendetachements aufrecht zu erhalten, ihnen ärztliche Hilfe zukommen zu lassen und erforderlichenfalls auch stets zu Ausschiffungen von Landungstruppen bereit zu sein. Die ständige Anwesenheit eines der Kreuzer im Süden war auch entschieden von günstigem Einfluß auf die Bevölkerung und wirkte namentlich auf die Inder und Araber beruhigend

Das Kommando S. M. S. „Bussard" hatte am 20. Oktober der Korvettenkapitän Marks übernommen.

Der älteste Offizier blieb mit S. M. S. „Thetis", um in naher Verbindung mit dem Gouverneur zu sein, meist in Daressalam. Nur Mitte November wurde eine kurze Fahrt nach Bagamojo und Sansibar und Ende Dezember nach den anderen nördlichen Küstenplätzen gemacht. Im Januar ging der Kreuzer dann auch für einige Tage nach Kilwa.

Tätigkeit der einzelnen Detachements bis zur Einziehung der etatsmäßigen Besatzungsteile.

Über die Tätigkeit der einzelnen Detachements bis zur Einziehung der etatsmäßigen Besatzungsteile der Kreuzer ist kurz noch folgendes zu berichten:

Detachement Kleyenstüber.

In Mikindani blieb alles ruhig. Immerhin waren Störungen durch flüchtige Aufständische aus dem nahen Lindi-Bezirk zu befürchten. Solche wären auch sehr wahrscheinlich eingetreten, wenn Mikindani ohne militärischen Schutz geblieben wäre. War doch die Beunruhigung der Bevölkerung zeitweise so groß, daß der Handelsverkehr stockte. Durch die Anwesenheit des Marinedetachements und durch seine Übungsmärsche wurde aber das Gefühl der Sicherheit in der Bevölkerung auf die Dauer aufrecht erhalten und die Ruhe gesichert.

Detachements Stieler v. Heydekampf und Wachtel.

In Lindi war am 18. September das Seesoldatendetachement des Oberleutnants Stieler v. Heydekampf eingetroffen. Es blieb zunächst am Ort und machte die Mannschaften durch Marschübungen mit dem Gelände und den klimatischen Verhältnissen vertraut. Am 28. September traf von Daressalam der

Hauptmann Seyfried ein, der die Oberleitung der Operationen im Bezirk übernahm und dem auch das Seesoldatendetachement hinsichtlich der militärischen Verwendung unterstellt wurde. Es sollte ihm als Rückhalt für die Unternehmungen der Schutztruppe dienen, aber nicht weiter als Massassi vorgeschoben werden.

Der Vormarsch dorthin wurde schon in den nächsten Tagen angetreten. Am 29. September traf die Nachricht ein, daß die Wangoni aus dem Ssongea-Bezirk in das Gebiet des mittleren Rowuma eingefallen wären. Hauptmann Seyfried marschierte deshalb mit der ihm zur Verfügung stehenden Schutztruppe nach Massassi ab und nahm den Oberleutnant Stieler v. Heydekampf nebst 8 Seesoldaten und 2 Matrosen und dem Maschinengewehr mit. Am 4. Oktober traf die Kolonne bei der Missionsstation Nyangao ein, die ebenso wie die umliegenden Dörfer gänzlich zerstört war. Da die Gegend nördlich der Mission von den Aufständischen immer noch unsicher gemacht wurde, ging Hauptmann Seyfried am 5. Oktober in nördlicher Richtung vor, jagte die Aufständischen auf das Rondo-Plateau zurück und zerstörte einige ihrer Lager. Die Marineinfanterie blieb währenddessen in Nyangao.

Am 6. Oktober wurde der Weitermarsch, der sehr unter der glühenden Hitze zu leiden hatte, angetreten und am folgenden Tage Massassi erreicht. Die Nachricht von dem Einfall der Wangoni bestätigte sich nicht, es hatte nur ein unbedeutender Überfall stattgefunden. Ein aufständischer Führer aus dieser Gegend trat schon am folgenden Tage in Friedensunterhandlungen ein.

Da auf Befehl des Hauptmanns auch der Rest der Seesoldaten nach Massassi gebracht werden sollte, richtete sich die Marineinfanterie dort ein festes Lager ein. Oberleutnant Stieler v. Heydekampf selbst ging am 14. Oktober mit der Kolonne Seyfried, die auf die Nachricht von weiteren Übergriffen des Gegners im Küstengebiet wieder den Rückmarsch antrat, nach Lindi und ließ seine Leute unter dem Stabsarzt der Schutztruppe Dr. Wittrock in Massassi zurück.

Er traf am 21. Oktober in Lindi ein. Da die dortige Askari-Kompagnie unter Leutnant Spiegel schon abmarschiert war und erst in einigen Wochen zurückerwartet werden konnte, wurde auch der Abmarsch der Seesoldaten auf unbestimmte Zeit verschoben.

Oberleutnant z. S. Wachtel hatte unterdessen mit seinem Matrosendetachement mehrfache Streifzüge nach bedrohten Ortschaften in der Umgegend unternommen. Am 8. November begleitete er mit 1 Unteroffizier, 3 Matrosen und seinem Maschinengewehr Hauptmann Seyfried auf einem größeren Vormarsch der inzwischen zurückgekehrten Lindi-Kompagnie über Yangwani bis zum Likonde—Kitale-Plateau. Die dort sitzenden Aufständischen hatten die Truppe erst einen Tag später, als sie gekommen, erwartet und von geeigneter Stellung angreifen wollen. So kam es zu keinem größeren Zusammentreffen, nur einige vereinzelte bewaffnete Aufständische wurden unterwegs angetroffen.

Der Gegner versuchte zwar noch, nachts das Lager anzugreifen, zog sich aber vor dem sofort eröffneten Feuer zurück. Am 11. November rückte Oberleutnant z. S. Wachtel in aller Frühe mit einer Patrouille ab, um das Plateau zu säubern, und hatte hierbei mehrere Überfälle in dichtem Busch zu bestehen, bei denen ein Askari durch einen Schuß schwer verletzt wurde. Unterwegs ließ er den Aufständischen etwa 300 Hütten niederbrennen und allen vorgefundenen Proviant wegnehmen und traf dann um 8 Uhr wieder im Lager ein. Am folgenden Tage knüpfte einer der angesehensten Eingeborenen der Landschaft Friedensunterhandlungen an, auf Grund derer am 13. Oktober etwa 100 Männer, 70 Frauen und 70 Kinder mit Waffen und Proviant zur Übergabe ins Lager kamen. Am 14. morgens kamen noch einige mehr, die dann, zusammen etwa 300, durch Oberleutnant z. S. Wachtel nach Lindi überführt wurden, wo sie am 15. eintrafen. Da das Detachement einen Teil der nötigen Zeltausrüstung für diesen Marsch gebraucht hatte, konnte nun auch am 18. November Oberleutnant Stieler v. Heydekampf mit dem Rest seines Detachements nach Massassi abmarschieren. 4 Seesoldaten mußten wegen Trägermangels noch zurückbleiben.

Die Verhältnisse in der von der Marschstraße berührten Gegend waren jetzt viel friedlicher als zur Zeit des ersten Marsches geworden. Fast überall war die Feldarbeit wieder aufgenommen.

Am 23. November traf die Abteilung in Massassi ein. Hier hatte Stabsarzt Dr. Wittrock am 3. November die Missionsstation Lukuledi durch den Obermatrosen Schmidt mit 3 Seesoldaten und 5 Askari besetzen lassen, um den dortigen Eingeborenen bei ihrer Feldarbeit Ruhe vor den Überfällen der Aufständischen zu schaffen. Die kleine Abteilung wurde am 24. November dann wieder von dem Sergeant Niklaus zurückgeholt, da die Verhältnisse friedlich genug geworden waren.

Am 26. November marschierte Stabsarzt Dr. Wittrock mit 10 Askari nach Lindi zurück, begleitet von Sergeant Niklaus mit 5 Askari und Trägern, der die zurückgebliebenen 4 Seesoldaten und neuen Proviant holen sollte. Diese Abteilung traf am 28. November in Nyangao ein, wo wieder Zusammenstöße der treugebliebenen Eingeborenen mit Aufständischen stattgefunden hatten und noch weitere Überfälle beabsichtigt sein sollten. Dem beschloß Stabsarzt Dr. Wittrock vorzubeugen und ging am 29. November 5 Uhr vormittags in der Richtung auf das Makonde-Plateau vor, vereint mit freiwilligen Hilfskriegern.

Um 10^{20} Uhr erhielt die Abteilung aus dichtem Busch von vorn und von der Flanke Feuer, ohne daß etwas vom Gegner zu sehen war. Dr. Wittrock ließ sofort Salven feuern und dann durch Sergeant Niklaus versuchen, auf einem Fußpfade durch den Busch vorzubrechen. Auf einer Lichtung bekam dieser einen Trupp der Gegner zu Gesicht. In dem sofort eröffneten Feuer fielen drei Aufständische, die übrigen hielten nicht stand, sondern entflohen unter Mitnahme der Verwundeten, Sergeant Niklaus versuchte dann noch mit 5 Askari und einigen Hilfskriegern, dem Gegner die Flucht zu verlegen; durch den Busch auf-

gehalten, konnte er aber nur noch vereinzelte Aufständische stellen und zwei von ihnen erschießen. Dr. Wittrock ging dann mit dem Haupttrupp von Norden, Sergeant Niklaus mit dem Rest von Westen her gegen das Lager der Aufständischen vor, das um 11[45] Uhr vormittags erreicht, aber verlassen vorgefunden wurde. Nachdem sämtliche Hütten niedergebrannt und das zurückgelassene Kleinvieh weggenommen war, wurde wieder nach Nyangao zurückmarschiert.

Am 2. Dezember traf die Abteilung ohne weitere Begegnisse in Lindi ein. Vier Tage später marschierte Sergeant Niklaus mit seiner Proviantkolonne ab und kam am 10. Dezember wohlbehalten wieder in Massassi an.

Am 16. Dezember traf der Befehl vom Hauptmann Seyfried ein, nach Nyangao und später nach Lindi zurückzukehren. Dieser Rückmarsch wurde dann aus Trägermangel in einzelnen Abteilungen durchgeführt.

In Lindi hatte inzwischen der Oberleutnant z. S. Wachtel mit einem Teil seines Detachements und einigen Askari am 13. Dezember einen längeren Marsch in Begleitung von landeskundigen Kaufleuten angetreten, weil die Aufständischen wieder einen Angriff auf Ngapa und auf Nguru-Mahamba beabsichtigen sollten. Als das Detachement aber in Ngapa eintraf, hatte sich der Gegner weit hinter den Lutamba-See zurückgezogen. Die Abteilung ging deshalb noch während der Nacht bis zu dem See vor und kehrte am folgenden Tage wieder nach Lindi zurück. Ein weiteres Vorgehen lag nicht in dem Rahmen der Expedition, versprach auch wegen des äußerst ungangbaren Geländes keinen Erfolg.

Vier Tage später (18. Dezember) wurde das Detachement nach Kiswere überführt, um das Detachement Dollmann abzulösen. Den Ortsschutz von Lindi übernahm Oberleutnant Stieler v. Heydekampf nach seiner Rückkehr aus dem Innern (29. Dezember). Die Stärke der Schutztruppe war jetzt auch groß genug, so daß auf die Hilfe der Marine im Hinterland von Lindi verzichtet werden konnte. Zudem war das Seesoldatendetachement in Massassi sehr durch Krankheit mitgenommen, zeitweise hatte es dort bis zu 50 Prozent Kranke gehabt.

Detachement Dollmann.

In Kiswere war seit dem 19. Oktober das „Thetis"-Detachement des Leutnants z. S. Dollmann stationiert, dem von dem Bezirksamt in Kilwa noch 12 Askari beigegeben waren.

Außerdem stand ihm noch eine größere Anzahl Ruga-Ruga (Hilfskrieger) zur Verfügung. Seine Aufgabe war der Schutz der treugebliebenen Ortschaften, im besonderen von Kiswere, dem Sitz des Akiden. Dieser Ort war ebenso wie das auf der anderen Seite der Bucht gelegene Mtumbu, in dem sein Lager war, völlig niedergebrannt, wurde aber schon wieder aufgebaut. Leutnant z. S. Dollmann versuchte zunächst durch Kundschafter und seine Ruga-Ruga den starken aufständischen Banden auf die Spur zu kommen und sie durch mehrfache Streifzüge zu beunruhigen, ihnen Lebensmittel, die er meist in größeren Mengen

vorfand, wegzunehmen und die Dörfer niederzubrennen. So ging er am 23. Oktober nach Mitaki und am 24. bis 25. Oktober auf dem Seeweg nach Kuwea und Roango. Diese beiden Orte waren erst kurz vorher durch die Schutztruppenabteilung des Oberleutnants v. der Marwitz eingeäschert worden und jetzt bereits wieder aufgebaut. Bei der Schwierigkeit für eine Truppe, sich unbemerkt den Eingeborenen zu nähern, gelang es dabei nicht, die Aufständischen selber zu fassen. Nur ein Mann und vier Weiber wurden gefangen und ein großes Lager von Vorräten und einigen Waffen weggenommen.

Ebenso entkam eine Bande Aufständischer, die sich auf der anderen Seite der Kiswere-Bucht, Mtumbu gegenüber, gezeigt hatte, bei dem Versuch, sie durch Umstellung des Waldes, in dem sie sich aufhielt, durch Ruga-Ruga zu fangen. Immerhin hatten diese kleinen Unternehmungen doch den Erfolg, daß sich einzelne Aufständische zur Übergabe meldeten, Strafe zahlten und Waffen ablieferten, weil sie nichts mehr zu essen hätten.

Am 10. November erbat der Jumbe von Ndangwa Hilfe, weil die Aufständischen beabsichtigen sollten, Ndangwa und auch Kiswere wieder anzugreifen. Leutnant z. S. Dollmann legte deshalb für die nächsten Tage bis zum 20. November nach Ndangwa einige Askari und besetzte selbst bzw. später durch einen Unteroffizier Kiswere und beugte dadurch dem Angriff vor.

Am 20. November machte er auf Requisition des Bezirksamtmanns von Kilwa einen größeren Marsch mit 12 Matrosen, einigen Askari und etwa hundert Ruga-Ruga. Er stieß zunächst über Kiswere und Ndangwa in der Richtung auf den Mbemkuru-Fluß vor, um den Gegner zu täuschen, und marschierte dann in großem Bogen nach Norden. Auf diesem Zug wurden den Aufständischen wieder sehr große Proviantvorräte weggenommen, am 24. November auch ein kleines Lager überrascht, wobei 2 Aufständische fielen, 4 Weiber und 7 Kinder gefangen wurden. Auch das Maschinengewehr trat unterwegs in Tätigkeit, als sich beim Lagern am Rande einer dichten Bananenpflanzung in dieser Aufständische zeigten. Später Unterworfene behaupteten, 8 Aufständische wären bei dieser Gelegenheit gefallen, etwa 30 schwer verwundet.

Einen kleinen Verlust brachte Leutnant z. S. Dollmann den Aufständischen in Roango bei. Dort hatte wieder eine Bande geräubert. Sie wurde durch einen Ombascha (schwarzen Gefreiten) und 6 Askari verjagt und verlor 3 Männer, darunter einen Hauptrådelsführer, und 4 Weiber, die gefangen wurden.

Der Hauptführer der Aufständischen dieser Gegend war ein Mohammed Baruck, der allen Nachrichten zufolge zur Zeit mit etwa 500 Mann in Ruawa sitzen sollte. Gegen ihn ging Leutnant z. S. Dollmann am 6. Dezember mit 15 Matrosen, 8 Askari und einer Anzahl Hilfskrieger vor. In Ndangwa bekam er durch einen flüchtigen Gefangenen Barucks die Meldung, daß dieser Ruawa verlassen habe und jetzt in Mtende sitze. Am 7. Dezember 4 Uhr nachmittags wurde deshalb in nördlicher Richtung weiter marschiert und nach $5\frac{1}{2}$ Stunden

in einem gänzlich zerstörten Dorf gerastet. Um 2 Uhr vormittags (8. Dezember) ging der Weg durch dichten Busch und Bananenpflanzungen weiter. Hierdurch wurde der Marsch so verzögert, daß die Truppe erst um 6^{30} vormittags statt um 5 Uhr, wie geplant, vor Mtende stand. Um hier das Lager zu überraschen und den Aufständischen die Flucht zu verlegen, wurden die Hilfskrieger, die für eine unbemerkte Umgehung der gewandten Eingeborenen geeigneter als die etwas schwerfälligen Soldaten sind, vorangeschickt. Sie versagten aber infolge ihrer Angst gänzlich und schossen, um sich selber Mut zu machen, vorzeitig ihre Gewehre ab, so daß die Überraschung mißlang. Die Truppe stürmte darauf sofort vor und eröffnete auf den bereits fliehenden Gegner das Feuer. Auch das Maschinengewehr kam noch rechtzeitig in Stellung. Der Gegner hatte beträchtliche Verluste. Nach Eingeborenennachrichten sollen auch zwei aufständische Jumben gefallen sein.

Bis 11 Uhr vormittags wurde dann gerastet und, nachdem alle Hütten niedergebrannt waren, auf dem kürzesten Wege nach Kiswere zurückmarschiert. Eine Verfolgung wäre in dem ungangbaren Gelände aussichtslos gewesen.

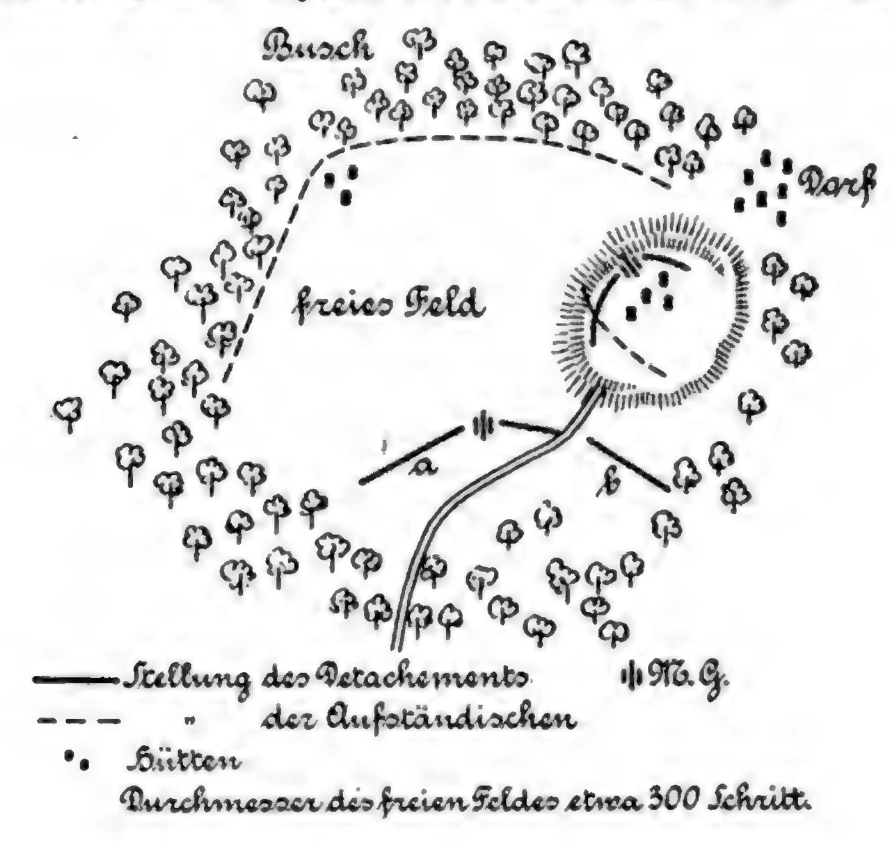
Am 12. Dezember traf die Nachricht ein, daß eine aufständische Bande in Kiduduri sei. Daraufhin fuhr Leutnant z. S. Dollmann am 14. Dezember 11^{45} Uhr nachmittags mit 15 Matrosen, 18 Askari in zwei Dhaus bis in das Innere der Bucht, wohin die Ruga-Ruga schon vorher über Land abgerückt waren, und marschierte von dort um 4 Uhr vormittags (15. Dezember) weiter. Nach 1½stündigem Marsch stand die Truppe dicht vor Kiduduri. Durch einen ausgestellten Posten wurde die Abteilung wieder bemerkt und der Gegner alarmiert. Sofort wurde im Laufschritt vorgegangen bis auf ein freies, auf allen Seiten von Busch eingerahmtes Feld. Hier erhielt die Truppe von vorn, rechts und links Feuer. Leutnant z. S. Dollmann ließ die Stellung a und b (siehe Skizze) einnehmen und verteilte das Feuer auf alle drei Seiten des Feldes. Nachdem dann auch das Maschinengewehr, das nicht so schnell hatte folgen können, mit eingegriffen hatte, verstummte einen Augenblick das feindliche Feuer. Dieser Augenblick wurde benutzt, um den Hügel gegenüber von Stellung b zu nehmen und von hier den Gegner unter Feuer zu halten, der sogleich wieder zu schießen begann, und zwar am heftigsten aus dem Busch neben dem Hügel. Nach einiger Zeit war das Feuer der Aufständischen zum Schweigen gebracht. Leutnant z. S. Dollmann schickte deshalb die Ruga-Ruga auf den gegenüberliegenden Busch vor, die kaum bis auf 20 Schritt an ihn herangekommen waren, als wieder Schüsse fielen und gleich darauf die Aufständischen vorsprangen. Sofort rückte auch die Truppe vom Hügel herunter und jagte den Gegner zurück. Ein Eindringen in den mit dichtem Dornengestrüpp durchsetzten Busch war nicht möglich; deshalb wurde mit dem Maschinengewehr in denselben hineingeschossen, bis eine Stimme rief, sie wollten herauskommen. Als längere Zeit nichts erfolgte, ließ Leutnant z. S. Dollmann den Gegner auffordern, sofort herauszukommen. Die Antwort war, sie hätten noch nicht fertig geladen, gleichzeitig

fielen wieder Schüsse. Das war aber auch die letzte Gegenwehr, nach einem intensiven Feuern schwieg der Gegner und verschwand.

Die Zählung der feindlichen Verluste ergab nach dem einstündigen Gefecht 51 Tote. Das Dorf, in dem auch wieder aufgespeicherte Lebensmittel und Telegraphendraht gefunden war, wurde niedergebrannt und dann der Rückmarsch angetreten, auf dem die Truppe noch mehrere Male Feuer erhielt, das jedesmal mit dem Maschinengewehr, allem Anschein nach auch nicht ohne Erfolg, erwidert wurde; die einzigen Verluste der Truppe waren ein schwer- und ein leichtverwundeter Hilfskrieger; einem dritten war das Gewehr zerschossen worden.

Mit diesem Gefecht bei Kiduduri war ein verhältnismäßig großer Erfolg errungen, der nicht ohne Einfluß auf das Verhalten des Gegners bleiben konnte,

Skizze zu dem Gefecht bei Kiduduri am 15. Dezember.



umsomehr als Mohammed Baruck seine Leute nur noch mit Gewalt im Aufstand hielt.

Als daher am 17. Dezember Oberleutnant z. S. Wachtel aus Lindi eintraf, um den Posten zu übernehmen, war die Hauptarbeit getan. Das Detachement Dollmann kehrte am 18. Dezember nach Daressalam zurück und schiffte sich am 23. Dezember wohlbehalten auf S. M. S. „Thetis" wieder ein, ohne während dieser Zeit einen einzigen Kranken gehabt zu haben.

Detachements Schlichting und Stengel.

In Kilwa war das Seesoldatendetachement am 21. Oktober unter Hauptmann v. Schlichting mit dem Expeditionskorps des Majors Johannes

abmarschiert und hatte am 26. Oktober in Msindji, der ersten Etappenstation, ein Lager bezogen. Für die Erhaltung eines guten Gesundheitszustandes war ihr der Oberarzt der Schutztruppe, Dr. Brünn, zugeteilt. Von Msindji aus wurden täglich bis zu drei Patrouillen ausgesandt, um die Gegend zu säubern und vor allem nach den dort ansässigen Jumben zu fahnden. Aber nur dreimal kam es zu unbedeutenden Zusammenstößen mit kleineren Trupps, die stets sofort die Flucht ergriffen. Anscheinend hatten die Aufständischen vor den weißen Soldaten gehörige Furcht. Denn die stets unter Bedeckung farbiger Soldaten durchkommenden Karawanen wurden jedesmal innerhalb des Bereichs von Msindji beschossen, während selbst nur drei Mann starke Patrouillen immer ungehindert blieben.

Zahllose Ansiedlungen der Aufständischen mit vielen Hütten wurden im Laufe der Zeit niedergebrannt, auch ein großes, nur zwei Stunden entferntes Proviantlager weggenommen, das für lange Zeit für die Unterhaltung der Farbigen in Msindji und auch in dem Nachbarposten Mpengere ausreichte. Während dieser Posten, ein Sergeant mit 30 Askari, eines Tages von 300 Aufständischen hartnäckig angegriffen wurde, erfolgte auf Msindji erst ein Angriff, als das Detachement abmarschiert war, und zwar bereits am nächstfolgenden Tage.

Der Rückmarsch des Detachements war von dem Gouvernement wegen der schlechten Wasser- und Gesundheitsverhältnisse der dortigen Gegend angeordnet. Inzwischen war auch Ersatz verfügbar geworden.

Das Detachement rückte am 21. November ab und bezog am 24. ein Lager bei Mnasi, 40 km südwestlich von Kilwa, wo es auch nur kurze Zeit blieb, ohne daß sich etwas von Bedeutung ereignete.

Den Schutz von Kilwa hatte an Stelle der Marineinfanterie das am 17. Oktober von S. M. S. „Bussard" ausgeschiffte Detachement (1 Unteroffizier, 19 Mann) unter Führung des zurückgebliebenen Leutnants Frhrn. v. Stengel übernommen. Dieser machte am 2. November einen kleinen Streifzug in westlicher Richtung und begleitete am 4. und 5. November mit 14 Matrosen und 10 Askari eine Regierungskommission (zur Untersuchung der Ursachen des Aufstandes) nach Mtingi. Die weitere Begleitung der Kommission übernahm von hier aus das Detachement des Oberleutnants z. S. Sommerfeld, während Leutnant Frhr. v. Stengel weiter über Mingumbi nach Mnyambondo marschierte, um dann auf Kilembe vorzugehen. Dies war der Sitz des aufständischen Jumben Hassan Buschiri, gegen den nach einem Plan des Bezirksamts gleichzeitig noch von dem Jumben Kaprima (aus Wirima) von Süden, einem Akiden von Mahonga aus und schließlich von einer Askariabteilung von Kilwa aus vorgegangen werden sollte. Die letztere Abteilung traf aber schon zwei Tage früher als verabredet in Kilembe ein; Hassan Buschiri entkam daher in die Berge.

Das Detachement Stengel hatte auf dem Marsch dorthin nur schwache Trupps gesehen, die schon auf große Entfernungen entflohen, und denen nur durch die Ruga-Ruga zwei Gefangene abgenommen werden konnten. Auch der Jumbe Kaprima traf nicht in Kilembe ein, er erbat vielmehr selber Hilfe, da er wieder stark bedrängt war. Das Bezirksamt stellte daher die Requisition, mit allen verfügbaren Kräften nach Wirima zu gehen. Dementsprechend marschierte Leutnant Frhr. v. Stengel, verstärkt durch 14 Askari und einige Araber, nach Wirima ab. Unterwegs wurde in einem Dorfe ein Trupp Aufständischer überrascht, der nach kurzem Widerstand unter Verlust mehrerer Toter, Verwundeter und eines Gefangenen in den Busch entfloh. In einem anderen Dorf wurde ein Kilwa-Mann gefangen, der sich später als ein sogenannter Zauberer erwies.

Am 10. November 5 Uhr nachmittags traf das Detachement in Wirima ein, in dessen Nähe sich der Gegner in mehreren großen Lagern festgesetzt hatte. Um eins derselben, das nur wenige Stunden entfernt sein sollte, möglichst bald zu überraschen, marschierte Leutnant Frhr. v. Stengel noch in der Nacht mit einigen Askari, Kaprima-Leuten, Arabern und zwei Matrosen mit dem Maschinengewehr in nördlicher Richtung auf das Lager vor. Da aber die Entfernung falsch angegeben war, der Führer außerdem einen Umweg machte, stand die Truppe erst bei Hellwerden vor dem kurz vorher in aller Hast verlassenen Lager. Dem fliehenden Gegner konnten nur noch auf weite Entfernung mit dem Maschinengewehr einige Verluste beigebracht werden.

Am 13. November wurde mit 15 Matrosen, 15 Askari und 100 Kaprima-Leuten ein neuer Streifzug gemacht, der ganz ähnlich verlief. Auch hier erlitt der Gegner noch einige Verluste, außerdem wurde ihm eine größere Zahl Kleinvieh weggenommen.

Durch diese kleinen Streifen waren die Aufständischen wieder verscheucht und in die Matumbi-Berge zurückgetrieben, so daß ein weiteres Verbleiben in Wirima unnötig war. Die Araber und 8 Askari wurden zur Sicherheit zurückgelassen und am 14. November nach Kilwa zurückmarschiert.

Diese im ganzen zwölftägige Expedition hatte merklich zur Beruhigung des Bezirks beigetragen, was sich auch dadurch bestätigte, daß am 21. November Hassan Buschiri mit vier Söhnen und anderem Anhang eingeliefert wurde. Er war von seinen des Aufstandes müde gewordenen Leuten verlassen und dann von einem Akiden gefangen worden.

Am 19. November wurde das Detachement von S. M. S. „Bussard", der vor Kilwa lag, zwecks Abhaltung von Schießübungen an Bord genommen und am 8. Dezember, als der Kreuzer die Reede verließ, wieder ausgeschifft. Bis zur endgültigen Einziehung wurden dann keine nennenswerten Unternehmungen mehr ausgeführt.

Detachement Sommerfeld.

Seit der Ausschiffung des Detachements Sommerfeld (9. Oktober) kamen nur noch unwesentliche Störungen der telegraphischen Verbindung zwischen Kilwa und dem Norden vor. Durch häufige Streifzüge und Entsendung von Patrouillen der beiden Abteilungen in Mtingi und Samanga wurde allmählich das ganze Küstengebiet zwischen Kilwa und Samanga gesäubert. Einzelne Banden, die ab und zu noch einen Vorstoß aus den Bergen machten, wurden stets wieder in die Matumbi-Berge zurückgejagt und konnten kaum noch Schaden anrichten. In den Bergen stellte langsam, aber sicher die Schutztruppe die Ruhe wieder her. Eine der verschiedenen dort operierenden Abteilungen traf am 13. Oktober unter Leutnant Schön in Mtingi ein, der am folgenden Tage im Verein mit Oberleutnant z. S. Sommerfeld durch zwei gemischte Patrouillen (je 1 Unteroffizier, 4 Matrosen und einige Askari) in der Richtung auf Mingumbi, eine schon früher mehrfach erwähnte Sammelstelle der Aufständischen, aufklären ließ. Die eine von ihnen überraschte dabei ein Lager der Aufständischen, denen sie einen nicht unerheblichen Verlust beibrachte, während die andere nur Proviant erbeutete. Oberleutnant z. S. Sommerfeld unternahm in der folgenden Zeit so oft wie möglich Streifzüge mit Teilen seines Detachements oder schickte Patrouillen aus, um so seinen Bezirk freizuhalten. Dabei zeigte sich fast stets dasselbe Bild: Die Aufständischen wichen allen seinen Bewegungen aus und versuchten nur Feindseligkeiten durch Auflauern im Busch. Meist verloren sie dabei einige Toten oder Gefangene, wesentliche Verluste waren ihnen aber bei dieser Kampfesweise nicht beizubringen.

Zu Anfang versuchten sie einmal das Lager bei Mtingi bei Nacht anzugreifen, sie kamen aber, nachdem sie das Erfolglose solcher Versuche zu fühlen bekommen hatten, von da ab nicht wieder.

Einen bedauerlichen Erfolg hatten sie noch einmal am 3. November. Sie überfielen ein nur eine halbe Stunde von Mtingi versteckt gelegenes Dorf, dessen Vorhandensein der Jumbe dem Detachementsführer verheimlicht hatte. Als Oberleutnant z. S. Sommerfeld auf die Nachricht von dem Überfall dort eintraf, war es bereits zu spät. Der Gegner war wieder verschwunden, das Dorf niedergebrannt, ein Mann und drei Weiber mit vergifteten Pfeilen erschossen oder tödlich verwundet. Der Jumbe wurde bestraft, außerdem aber angeordnet, daß alle Mtingi-Leute, im ganzen 150 Männer und 400 Weiber und Kinder sich in der Nähe des Lagers ansiedelten.

Dank der dauernden Beunruhigung des Gegners und vor allem der Wegnahme von Lebensmitteln, wodurch sie zur Feldarbeit genötigt wurden, fingen die Aufständischen allmählich an, sich einzeln zu unterwerfen und Strafgelder zu zahlen. Auch die Ansiedlung der Eingeborenen vermehrte sich langsam im stillen.

Am 16. November trafen der Kommandant und der Schiffsarzt S. M. S. „Bussard" ein, um das Lager zu besichtigen und nach dem Gesundheitszustand zu

sehen. Stabsarzt Dr. Mohr ging nachmittags weiter zu dem Samanga-Detachement und machte mit diesem am folgenden Tage einen Streifzug gegen ein westlich von Samanga gelegenes aufständisches Dorf, das gänzlich überraschend angegriffen und vernichtet wurde. Der Gegner verlor dabei nach kurzer Gegenwehr eine Anzahl von Toten.

Der Bootsmannsmaat Radmann machte dann einige Tage später (am 29. November) mit seiner Abteilung einen Streifzug gegen ein anderes, westlich von Samanga gelegenes Dorf. Auch dieser war von Erfolg begleitet.

Am 16. Dezember machte sich dann das Detachement auf Befehl des ältesten Offiziers wieder klar zur Einschiffung, weil es durch die inzwischen entbehrlich gewordene Marineinfanterie aus Kibata abgelöst werden sollte.

Detachement Kibata.

Diese Abteilung unter dem Feldwebel Schmidt hatte bisher Kibata als Stützpunkt für die Schutztruppe in den Matumbi-Bergen besetzt und war zunächst dem Hauptmann Merker und dann, als dieser krankheitshalber nach Daressalam versetzt worden war, dem Leutnant Schön, später Oberleutnant v. Grawert und Schulz unterstellt. Durch Patrouillengänge zu Aufklärungszwecken und zur Beschaffung von Lebensmitteln wirkten die Seesoldaten mit an der Sicherung der Umgebung und hatten hierbei verschiedentlich Angriffe von mitunter großen Banden Aufständischer zu bestehen; einzelne der Leute wurden auch zeitweise den Schutztruppenabteilungen zu deren Streifzügen beigegeben.

So marschierte der Feldwebel Schmidt, nachdem der Sergeant Schober auf einem Streifzuge des Leutnants Linke gefallen war, mit diesem drei Wochen durch die Matumbi-Berge und später noch einmal mit einer anderen Abteilung.

Am 27. Oktober wurde Kibata um 4^{30} Uhr vormittags von den Aufständischen erfolglos angegriffen. Mit Tagesanbruch wurde ihnen eine Patrouille unter Führung des Gefreiten Pschorr nachgeschickt, die auch noch auf den Gegner stieß und ihn mit einigen Salven endgültig in die Flucht jagte. Ein zweiter, weit heftigerer Angriff erfolgte am 14. November von etwa 2000 bis 3000 Aufständischen, die um 5^{30} Uhr vormittags das Lager zu stürmen suchten. Bis auf 300 m kamen sie unbemerkt heran und gingen dann in Schützenlinie vor, um das Lager zu umzingeln. Der Stabsarzt der Schutztruppe, Dr. Skrodzki, der als Postenkommandant die Verteidigung leitete, stellte die Seesoldaten und das Maschinengewehr, das allerdings schon nach einigen 60 Schuß versagte, auf dem Dach auf und verteilte die Askari unten am Palisadenzaun. Drei Viertelstunden lang versuchte der Gegner vergeblich, zu stürmen, dann erst zog er sich in derselben Richtung, aus der er gekommen war, zurück. Eine Verfolgung war wegen der geringen Stärke der Besatzung leider nicht mehr möglich. Immerhin hatte der Gegner, soweit es sich noch feststellen ließ, 53 Tote und 20 Gewehre verloren; die Verwundeten waren zweifellos alle von ihm mitgenommen.

Später zeigte sich der Gegner noch mehrmals in unmittelbarer Nähe des Lagers, verschwand aber sofort, sobald er sich bemerkt wußte.

Inzwischen waren in Daressalam weitere Schutztruppenkräfte verfügbar geworden. Eine der neugebildeten Kompagnien unter Hauptmann v. Schönberg traf Mitte Dezember in den Matumbi-Bergen ein und machte so das Seesoldatendetachement entbehrlich, das infolgedessen am 14. Dezember unter Stabsarzt Dr. Skrodzki nach Mtingi abmarschierte, um hier das Detachement Sommerfeld abzulösen.

Detachement Mohoro.

In Mohoro war nach der Zurückziehung des bei Beginn des Aufstandes ausgeschifften „Bussard"-Detachements der Vizefeldwebel Wallhöfer mit 19 Seesoldaten, 2 Matrosen und einem Maschinengewehr stationiert. Die Führung dieser Abteilung hatte Oberleutnant z. S. Paasche übernehmen sollen. Da dieser indessen am Rufiyi voll in Anspruch genommen war, blieb das Detachement zunächst ohne Offizier.

Eine unmittelbare Bedrohung bestand für Mohoro nicht mehr. Es kamen aber immer noch einzelne Banden auf ihren Raubzügen in die Nähe des Ortes, die auch damit prahlten, daß sie gegen Mohoro ziehen wollten, sich aber wohl hüteten, dies zu tun.

Ende Oktober lagerte wieder eine dieser Banden bei Marendego, zwischen Mohoro und Samanga. Auf Requisition des Bezirksamts ging der Vizefeldwebel Wallhöfer am 25. Oktober deshalb mit 9 Seesoldaten und Sergeant Kühn (der gerade in Mohoro vorübergehend anwesend war) mit 19 Askari gegen diese Aufständischen vor und zwar, um möglichst unbemerkt heranzukommen, bei Nacht. Trotzdem schien der Gegner kurz vorher benachrichtigt worden zu sein, denn die Truppe stieß ins leere Nest. Die Aufständischen waren wieder kurz vorher in aller Eile entflohen.

Da die Umgegend von Mohoro — die Niederung des Rufiyi — für Europäer recht ungesund ist, und der Gesundheitszustand des Detachements auch zu wünschen übrig ließ, wurde vom ältesten Offizier der als Schiffsarzt S. M. S. „Thetis" designierte Marinestabsarzt Dr. zur Werth, der am 21. Oktober aus der Heimat in Daressalam eingetroffen war, nach Mohoro gesandt, um die Führung des Detachements zu übernehmen. Unter ihm wurde dann auch der Gesundheitszustand der Truppe wesentlich besser. Stabsarzt Dr. zur Werth fuhr von Daressalam zunächst nach Kilwa, besuchte von dort die Detachements in Mtingi und Samanga und traf am 30. Oktober in Mohoro ein.

Er machte später mehrfach Märsche, zum Teil von mehrtägiger Dauer, in die Umgegend, um die Bevölkerung zu beruhigen und mit Dorfschaften von zweifelhafter Gesinnung in Verbindung zu treten.

Vom 21. bis 27. November begleitete er mit einem Teil seines Detachements die Regierungskommission (zur Untersuchung der Aufstandsursachen) über

Ndundu und Kipei bis nach Nyamwiki, das jetzt von dem Sergeanten Kühn besetzt war. Sonstige kriegerische Anforderungen traten zunächst an das Detachement nicht mehr heran.

Weitere Tätigkeit des Oberleutnants z. S. Paasche.

Oberleutnant z. S. Paasche hatte sich während dieser Zeit ständig in Mtansa und der Umgegend aufgehalten, hatte dort ein befestigtes Lager angelegt und versuchte im Anschluß an die ihm jetzt befreundete Bevölkerung in Mtansa den südlich davon wohnenden Wapogoro-Stamm zur Unterwerfung heranzuziehen. Durch kleine Streifzüge in das noch aufständische Gebiet zeigte er den Bewohnern, daß ein regelrechter Anbau der Felder ohne vorhergegangene Unterwerfung nicht möglich sei. Nur selten boten die Aufständischen Widerstand, meist flohen sie beim Herannahen der Truppe.

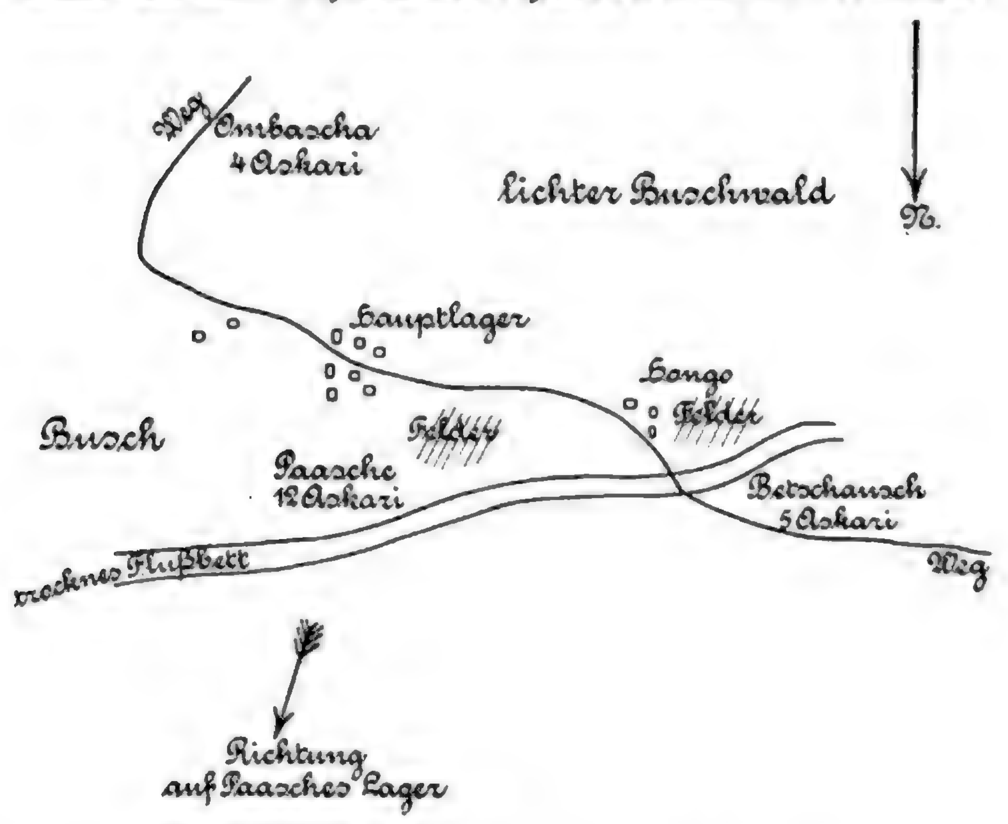
Die letzten „Bussard"-Leute, 1 Unteroffizier und 2 Mann, hatte er Ende Oktober auch zurückgeschickt, weil sie entbehrlich und in dem ungesunden Klima dauernd Krankheitsgefahren ausgesetzt waren.

In den ersten Tagen des November erhielt er die Nachricht, daß bei Nyamwera, oberhalb der Pangani-Schnellen (Rufiyi), ein Lager sei, in dem sich eine große Anzahl von Aufständischen aufhalte, und zwar unter der Führung eines mächtigen Jumben Hongo. Oberleutnant z. S. Paasche unternahm darauf einen Streifzug dorthin und traf am 4. November vormittags in der Nähe des Lagers ein. In einem Walde wartete er die Dunkelheit ab und rekognoszierte dann das Lager. Sein Plan war, gegen 4 Uhr vormittags unter Umgehung der Vorposten des Gegners bis dicht an das Lager vorzurücken und dann bei Hellwerden anzugreifen. Gegen 3[30] Uhr vormittags (5. November) brach ein Regen los, den Oberleutnant z. S. Paasche sofort benutzte, um seine Leute unbemerkt in die vorher ausgesuchten Stellungen zu führen, die bereits eingenommen waren, als der Regen vorüber war. (Skizze.) Der Ombascha (Gefreiter) hatte den Auftrag, mit vier Askari die fliehenden Aufständischen auf dem südlichen Wege abzufangen, Oberleutnant z. S. Paasche selbst stand mit 1 Unteroffizier und 12 Askari 140 Schritt vor dem Hauptlager, der Betschausch (farbiger Unteroffizier) mit 5 Askari vor dem kleinen Lager des Hongo. Bei Hellwerden, gegen 5[30] Uhr vormittags, als es im Lager anfing, lebendig zu werden, begann der Verabredung gemäß das Gewehrfeuer beim Lager des Hongo. Sofort fiel der Haupttrupp ein und ging dann nach kurzem Feuer bis zwischen die Häuser vor. Dem Gegner war dadurch, wie beabsichtigt, die Richtung der Flucht vorgezeichnet. Völlig blindlings schossen die aufgeschreckten Schwarzen ihre Gewehre und Bogen ab und ergriffen die Flucht. Die Gewehrträger flohen ohne Aufenthalt, nur die Bogenschützen hatten soviel Mut, noch hinter Bäumen und Termitenhügeln Halt zu machen. Einen unerwartet schweren Stand hatte der Betschausch auf dem rechten Flügel. Das Haus des Hongo, in dem nur Männer waren, wurde nicht verlassen, sondern immer wieder daraus geschossen, und dabei ein Askari

durch einen Lungenschuß schwer verwundet. Die darüber ergrimmten Askari zündeten darauf das Haus von hinten an, nachdem sie mehrere Salven darauf gefeuert hatten, und machten dem Gegner so den Garaus. Fünf verkohlte Leichen wurden nachher in den Trümmern gefunden, der Hongo selbst lag tot davor, neben ihm ein anderer Aufständischer. In dem Hauptlager waren 16 Mann gefallen und 19 Weiber gefangen. Außerdem wurden neun Gewehre erbeutet, in dem Haus des Hongo auch Pakete mit Patronen M/71 gefunden. Das Gewehr selbst, das in seinem Besitz gewesen sein soll, war anscheinend mit verbrannt.

Oberleutnant z. S. Paasche trat dann nach kurzem Aufenthalt wieder den Rückmarsch nach Mtansa an und traf am 12. November dort wieder ein. Während

Skizze zu dem Gefecht bei Nyamwera am 5. November.



seiner Abwesenheit war bei Nyamwiki eine Bande Aufständischer, die sich vorher schon hatte unterwerfen wollen, eingefallen, hatte einige Häuser angesteckt, 30 Frauen weggeschleppt und war dann schleunigst wieder verschwunden. Infolgedessen legte Oberleutnant z. S. Paasche nun auch wieder einen Posten unter Sergeant Kühn nach Nyamwiki, was er vorher unterlassen hatte, um seine kleine Truppe nicht zu zersplittern. Er selbst rückte den Räubern in die Kitschi-Berge nach und traf unterwegs am 14. November mit dem Bezirksamtmann von Mohoro zusammen, der sich dem Marsch anschloß.

Das Hauptergebnis dieses Streifzuges war die Entdeckung großer, ernte-reifer Felder, die Oberleutnant z. S. Paasche im Auge behielt, um sie für die am Rufiyi wohnenden treugebliebenen oder unterworfenen Eingeborenen, denen

die Aufständischen die Nahrungsmittel geraubt hatten, zu verwerten. Am 27. zog er mit etwa 1000 Eingeborenen nach Utete (Kitschi) und traf dort mit Sergeant Kühn zusammen, der von Nyamwiki aus vorgegangen und unterwegs mehrfach angegriffen war. In zwei Tagen wurden die ganzen Felder abgeerntet, außerdem noch mehrere zum Teil sehr große Ortschaften der Aufständischen niedergebrannt.

Immer mehr Aufständische unterwarfen sich dann, als ihnen selbst so die Lebensmittel genommen wurden und sie sahen, welche Unterstützung den friedlichen Eingeborenen von den Europäern zuteil wurde.

Eine größere Ansammlung von Aufständischen wurde noch an einem Ort von größerer Entfernung gemeldet, die von einem Zauberer durch Menschenopfer und Genuß von Menschenblut unbesiegbar gemacht sein sollte und zu neuen Taten aufgestachelt wurde. Sie trat aber nicht mehr in die Erscheinung. Dagegen unterwarfen sich auf dem Südufer des Rufiyi immer mehr Leute; auch Eingeborene aus den Kitschi-Bergen traten allmählich in Unterhandlungen ein.

Detachement Köhler.

Das Detachement Köhler war, wie bereits geschildert, noch einmal in Kissidju von S. M. S. „Seeadler" ausgeschifft. Es war von dort wieder nach Kivmangao marschiert, um nötigenfalls die dort ansässigen Inder zu schützen. Eine Gelegenheit dazu bot sich indessen nicht.

Am 3. November ankerte S. M. S. „Bussard" für kurze Zeit auf der Reede, um nach dem Detachement zu sehen, ihm eventuell ärztliche Hilfe zukommen zu lassen und die Proviantausrüstung zu ergänzen.

Durch einen Polizeifeldwebel erhielt Leutnant z. S. Köhler dann die Mitteilung von dem Bezirksamtmann Boeder, daß der ganze Bezirk wieder nahezu vollkommen friedlich wäre und der Abfahrt des Detachements nichts mehr im Wege stände. Am 5. November wurde das Detachement dann durch einen Gouvernementsdampfer abgeholt und wieder nach Daressalam zurückgebracht.

Detachement Engelbrecht.

Die Marineinfanterieabteilung des Leutnants Engelbrecht (1 Offizier, 1 Arzt, 4 Unteroffiziere, 30 Seesoldaten) war am 30. September nach achttägigem Marsch in Morogoro eingetroffen. Sie erhielt dort von dem Hauptmann Frhrn. v. Wangenheim, der am 2. Oktober zur Bekämpfung des Aufstandes im Morogoro-Bezirk weitermarschierte, den Befehl, die von farbigen Truppen entblößte Station zu sichern, mit der Ermächtigung, in dringenden Fällen zum Schutz der Telegraphenleitung und Eisenbahnarbeiten Vorstöße bis zur Dauer von zwei Tagen zu machen. Dieser Befehl kam nur einmal zur Geltung, als am 8. November die Nachricht eintraf, daß Kilossa von den Aufständischen angegriffen sei. Nähere Nachrichten fehlten, da auch die Telegraphenleitung unterbrochen

war. Leutnant Engelbrecht ging auf diese Nachricht sofort mit 2 Unteroffizieren, 12 Mann und Telegraphenarbeitern vor und bekam am 9. November Verbindung mit Kilossa. Von hier wurde ihm mitgeteilt, daß die Aufständischen zurückgetrieben wären und die Straße wieder frei sei. Die Telegraphenleitung war nahe bei Kilossa auf 2 km Entfernung zerstört. Daraufhin wurden die Arbeiter nach Kilossa weitergesandt, während die Truppe wieder nach Morogoro zurückkehrte.

Am 25. November traf der telegraphische Befehl für das Detachement ein, nach Mpapua zur Besetzung der Missionsstation Kiboriani zu marschieren. Hier hatten die englischen Missionare die Absicht geäußert, ihre Stationen zu verlassen, weil sie bei einem Weitergreifen des Aufstandes für ihre Sicherheit fürchteten.

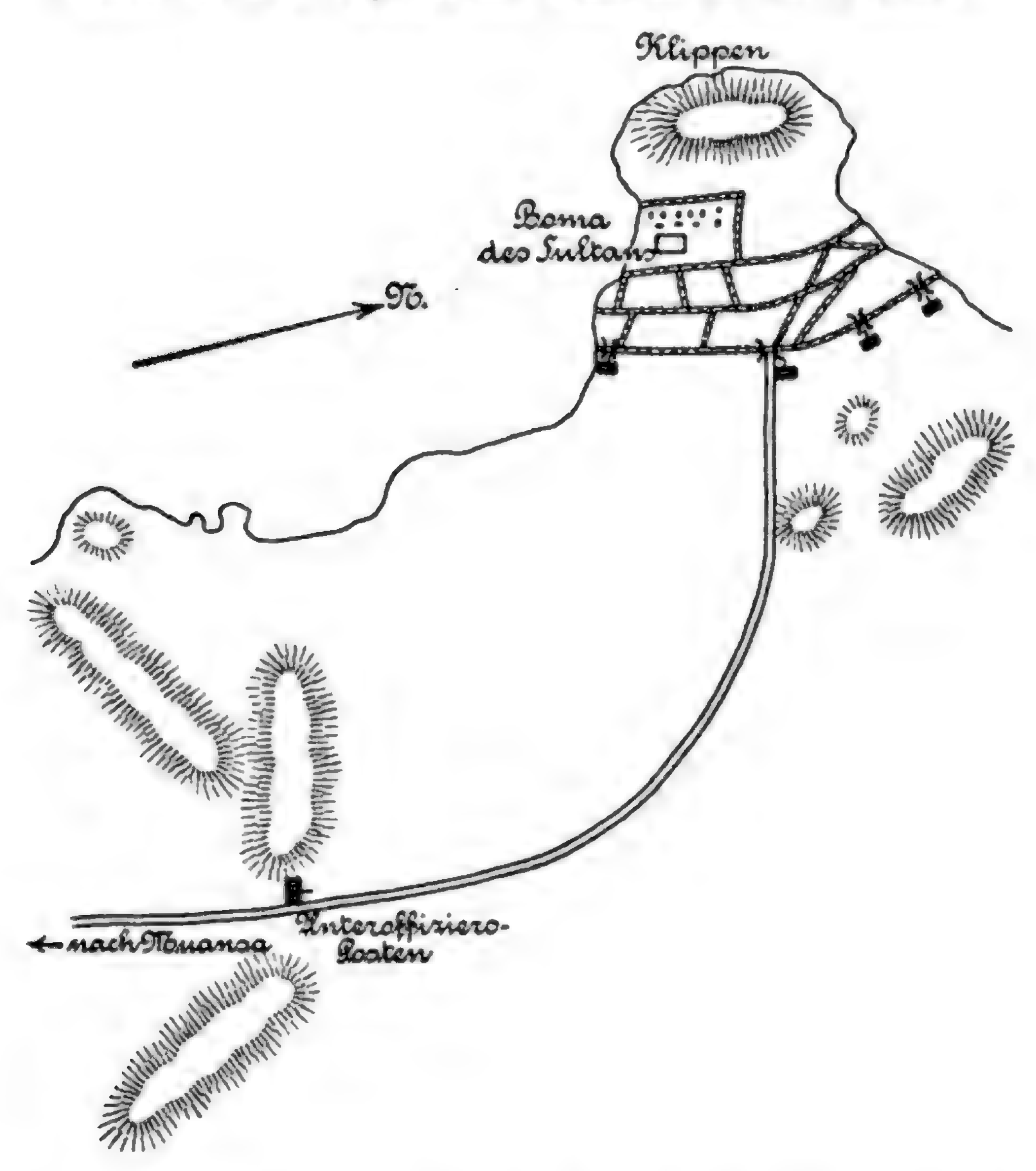
Da dem Gouverneur die Freigabe der Missionsstationen durch die verhältnismäßig große Anzahl von Europäern politisch bedenklich erschien, versprach er ihnen militärischen Schutz und ordnete im Einverständnis mit dem ältesten Offizier die Verlegung des Morogoro-Detachements nach Kiboriani an. Eine Verstärkung der Schutztruppe im Morogoro-Bezirk war inzwischen verfügbar geworden und traf Anfang Dezember dort ein. Das weitere Verbleiben der Seesoldaten wurde dadurch weniger wichtig. Zudem waren die gesundheitlichen Verhältnisse für das Detachement, das schon sehr unter Malaria, Rückfallfieber und Ruhr gelitten hatte, in Mpapua, in einer Höhenlage über 1000 m, wesentlich günstiger. 1 Unteroffizier und 10 Mann, von denen zwei im Laufe des Dezember starben, mußten krankheitshalber zurückbleiben. Der Rest marschierte am 6. Dezember ab, blieb vom 9. bis 12. Dezember auf Ersuchen des Bezirksamtmanns in Kilossa, weil dort wieder Nachrichten von einer Ansammlung von Aufständischen eingegangen waren, und traf am 18. Dezember in Kiboriani ein. Irgendwelche besonderen Ereignisse spielten sich dort nicht ab; es sei aber nicht unerwähnt, daß das Erscheinen einer weißen Truppe so weit im Innern doch Eindruck auf die Eingeborenen machte und sich über die Grenzen des Bezirks hinaus in der Bevölkerung herumsprach.

Detachement Milczewski.

In Muansa war nach dem Eintreffen des Detachements Milczewski eine gewisse Ruhe in der Bevölkerung eingetreten. Trotzdem liefen immer noch beunruhigende Nachrichten und Warnungen bei dem Bezirkschef, Oberleutnant Baumstark, ein, so daß alle Vorsichtsmaßregeln gegen einen eventuellen Angriff getroffen wurden. Besonders verschärfte Sicherheitsmaßnahmen wurden am 29. Oktober ergriffen, beim Beginn des Fastenmonats Ramathan, den die Eingeborenen meist mit einem Rausch zu beginnen pflegen. In der Tat soll bei dieser Gelegenheit ein Überfall auf die Europäer geplant sein. Da besonders von dem Sultan Makongolo Feindseligkeiten zu erwarten waren, wurde auf der Straße, die zu dessen in nördlicher Richtung gelegener Boma führte, ein Unteroffizierposten (1 Sergeant der Schutztruppe, 2 Seesoldaten, 8 Askari) aus-

gestellt, der auch um 2 Uhr vormittags (30. Oktober) starke Ansammlungen in der Boma des Sultans meldete. Dieser ließe die Kriegsgoma schlagen und überrede die Leute, den Krieg gegen die Europäer zu beginnen. Oberleutnant Baumstark schickte darauf weitere 10 Askari und 2 Seesoldaten mit dem Befehl an den Sergeanten, den Sultan bei Anbruch der Dämmerung gefangen zu nehmen. Gleichzeitig entsandte Leutnant v. Milczewski auf Anordnung des Bezirkschefs zur Unterstützung 1 Unteroffizier und 6 Seesoldaten auf eine

Skizze zu dem Gefecht bei Muansa am 30. Oktober.



Höhe 2 km nördlich von Muansa, von der aus sich das ganze Gelände übersehen ließ. Gegen 3³⁰ Uhr vormittags trat der Sergeant den befohlenen Vormarsch an und erreichte um 4³⁰ Uhr vormittags die Boma des Sultans. (Skizze.) Die vier Ausgänge wurden besetzt und dann unbemerkt die beiden äußeren Palisadenzäune durchbrochen. Erst bei der dritten, stärksten Palisadenreihe wurden die Leute des Sultans wach und eröffneten sofort ein heftiges Feuer mit Bogen und Gewehren, zum Teil auch Ausfälle versuchend. Nachdem der etwa 300 Mann starke Gegner

nach längerem Feuer überall zurückgewiesen war, ging er schießend zurück und besetzte einen am Seeufer gelegenen Felsen. Leider wurde unseren Leuten das Folgen durch dazwischen liegendes sumpfiges Terrain und durch zähes Aushalten eines Teils des Gegners auf dem stark zerklüfteten Felsen sehr erschwert, so daß es dem Feind gelang, in acht hinter den Klippen verborgenen Booten teilweise zu entkommen. Einige setzten das Gefecht noch auf dem Wasser fort. Zwei von den Booten gingen hierbei unter.

An diesem letzten Teil des Gefechtes nahm auch noch der Unterstützungstrupp teil, der von seiner Stellung aus den Vorgang beobachtet hatte und sofort im Laufschritt vorgegangen war.

Zahlreiche Tote wurden bei dem Gegner gefunden; wieviele noch auf dem Wasser ihr Leben eingebüßt hatten, war nicht festzustellen. An Waffen wurden 11 Vorderlader, 6 Patronengürtel mit Pulverhörnern sowie Speere und Bogen gefunden. Der Sultan selber war aber entkommen; wie sein ihm feindlicher Bruder behauptete, hatte er sich im Wasser unter Klippen versteckt und war so der Festnahme entgangen.

Trotz dieses Schlages, der unter den Eingeborenen Schrecken hervorrief, da sie sich nicht erklären konnten, wie die Station Kenntnis von der Versammlung hatte erlangen können, war die ganze Situation doch sehr unsicher, da der Stationsleiter wenig Vertrauen zu seinen Askaris haben durfte. Ein Teil von ihnen, die aus Einwohnern des Bezirks bestand, wollte beim Aufstand mit gegen die Europäer fechten, so daß ihnen die Patronen abgenommen werden mußten. Günstig war es noch, daß einige regierungsfreundliche Sultane aus Bukoba 200 Hilfskrieger zur Verfügung stellten, die als vollkommen zuverlässig gelten konnten, da sie nicht zu den Bantu-Negern gehörten und außerdem verhältnismäßig kriegsbrauchbar waren.

Eine gewisse Gärung herrschte immer noch im Lande. Auf den Übungsmärschen, die das Detachement so oft wie möglich nach allen Richtungen hin unternahm, wurden verschiedentlich Ansammlungen von bewaffneten Eingeborenen angetroffen, gegen die einzuschreiten aber keine rechte Veranlassung vorlag.

Als auch nach Beendigung des Ramathan kein Aufstand ausbrach, wie im Muansa- und Tabora-Bezirk befürchtet werden mußte, konnte die Ruhe als gesichert angenommen werden. Das Verdienst hieran kann man vor allen Dingen dem Auftreten der Marineinfanterie zuschreiben. Der Bezirkschef sagt in einem Bericht an das Gouvernement darüber:

„Ohne Übertreibung kann man behaupten, daß es nur der Entsendung weißer Soldaten zu verdanken ist, wenn kein Aufstand in Usukuma und Unyamwesi ausbrach. Jeder einzelne Europäer, ob Beamter oder Privatmann, wird es gern bezeugen. Mit diesem Erfolge hat die Marnieinfanterie ihre Aufgabe jedenfalls zum Segen des Landes aufs beste gelöst."

Die Einziehung der etatsmäßigen Besatzungsteile der Kreuzer.

Die allgemeine Lage hatte sich bis Mitte Dezember durch die erzielten Erfolge und die weitere Bereitstellung von farbigen Truppen so weit gebessert, daß die Verringerung der ausgeschifften Detachements in die Wege geleitet werden konnte; zunächst sollten die etatsmäßigen Besatzungsteile wieder an Bord genommen werden, um die drei Kreuzer wieder voll verwendungsfähig zu machen. Infolgedessen wurden nach einem mit dem Gouvernement vereinbarten Plan durch den Dampfer „Kaiser Wilhelm II." das Matrosendetachement Wachtel am 17. Dezember von Lindi nach Kiswere überführt, das „Thetis"-Detachement Dollmann dafür eingezogen und ebenso das „Bussard"-Detachement aus Kilwa an Bord genommen. Den Schutz dieser Stadt übernahm dafür die Abteilung des Hauptmanns v. Schlichting, die wieder dem Leutnant Frhrn. v. Stengel unterstellt wurde, während der Hauptmann zur Unterstützung des ältesten Offiziers nach Daressalam zurückkehrte.

Das Detachement Mtingi—Samanga nahm S. M. S. „Seeadler" am 18. Dezember an Bord, nachdem er am 16. Dezember mit einer Askari-Abteilung, der Ablösung für den Etappenposten v. Schlichting, nach Kilwa abgegangen war, um an Stelle von S. M. S. „Bussard" einige Wochen im Süden zu bleiben.

In Tanga war der größte Teil der „Thetis"-Leute schon früher an Bord genommen, nachdem es sich herausgestellt hatte, daß das Detachement ohne Bedenken verringert werden konnte. Die übrigen wurden gelegentlich der Fahrt S. M. S. „Thetis" nach Tanga am 30. Dezember eingezogen. Gleichzeitig kam auch der Oberleutnant z. S. Krause wieder an Bord, an dessen Stelle Leutnant z. S. Frhr. v. Firck die Führung des Detachements, das nunmehr nur noch aus Leuten der Maschinengewehr-Abteilung bestand, übernahm.

Bitte um Genehmigung der Heimsendung der Marinetruppen.

Auch die Heimsendung der Marinetruppen konnte nun schon ins Auge gefaßt werden. Die Zahl der Schutz- und Polizeitruppen war mittlerweile bis auf annähernd 4000 Mann gebracht, die nicht nur für die Kriegführung, sondern auch für die Besetzung der wichtigsten Plätze ausreichten. Unter diesen günstigen Umständen mußte auch mit der im März-April einsetzenden großen Regenzeit gerechnet werden, die voraussichtlich auf den Gesundheitszustand und die Leistungsfähigkeit der weißen Mannschaften ungünstig einwirken würde. Auf eine Vereinbarung mit dem Gouverneur hin erbat daher der älteste Offizier am 2. Januar 1906 telegraphisch aus der Heimat die Genehmigung, die Truppen staffelweise mit den fahrplanmäßigen Dampfern von Ende Januar bis Anfang März heimsenden zu dürfen. Die staffelweise Heimsendung mußte vorbehalten bleiben, da die Detachements voraussichtlich nicht alle gleichzeitig verfügbar wurden, und

Zwischenfälle, die eine Zurückhaltung des einen oder anderen wünschenswert machen konnten, immerhin möglich waren. Anderseits mußte die Genehmigung frühzeitig erbeten werden, weil die Zusammenziehung der in der großen Kolonie verstreuten Detachements angesichts der langsamen Beförderungs- und ungünstigen Unterbringungsverhältnisse längere Vorbereitungen erheischte.

Im Laufe der Verhandlungen mit dem Gouvernement wurde dann beschlossen, am 6. Februar alle Detachements bis auf das eine aus Mpapua heimzusenden, das erst im März abfahren sollte. In letzter Stunde mußte aber auch die Abreise des Detachements Muansa verschoben werden.

Letzte Tätigkeit einzelner Detachements bis zur Heimkehr.

Bis zum Schluß spielten sich dann bei den einzelnen Detachements noch folgende Ereignisse ab:

Detachement Stieler v. Heydekampf.

Oberleutnant Stieler v. Heydekampf war am 29. Dezember wieder in Lindi eingetroffen und hatte den Schutz der Stadt mit seinem Detachement übernommen. Die Aufständischen waren hier immer noch in Tätigkeit, sie saßen meist in den Bergen, lagerten bald hier, bald dort und gingen tagsüber in kleinen Abteilungen auseinander, um bei den treuen Eingeborenen zu plündern und zu morden. So bedrohten sie plötzlich Mtua wieder und machten am 1. Januar einen Überfall nördlich von Lindi in der Nähe von Yangwani. Oberleutnant Stieler v. Heydekampf marschierte deshalb am 2. Januar mit 5 Seesoldaten, 5 Askari und 20 Ruga-Ruga dorthin ab. Die Aufständischen waren bei seiner Ankunft aber bereits wieder auf das Likonde—Kitale-Plateau zurückgegangen, wohin er ihnen aus Mangel an Truppen in Lindi und wegen des unübersichtlichen Buschgeländes mit seiner kleinen Schar nicht folgen konnte. Er blieb einige Tage in Yangwani und versuchte von hier aus durch mehrere Vorstöße das Gebiet zu säubern, traf aber wieder nur einzelne Aufständische im Busch. Am 7. Januar kehrte er dann nach Lindi zurück.

Weitere Anforderungen traten nicht mehr an das Detachement heran. Am 2. Februar lief der Dampfer „Kaiser Wilhelm II." aus Mikindani, wo er bereits den Oberleutnant z. S. Kleyenstüber mit seinen Leuten an Bord genommen hatte, ein und ging am folgenden Tage mit beiden Detachements nach Kilwa in See.

Detachement Wachtel.

Für das Detachement Wachtel in Kiswere blieb nach der Abfahrt des Leutnants z. S. Dollmann nicht mehr viel zu tun. Auf verschiedenen größeren Märschen fand es allgemein ruhige Verhältnisse vor. Alle Ortschaften der Auf-

ständischen waren verlassen, Lebensmittel wurden dort kaum noch gefunden. Gleich in den ersten Tagen seiner Anwesenheit wurden noch 11 Aufständische mit ihren Weibern und Kindern gefangen, sonst fanden aber keine Zusammentreffen mit dem Gegner mehr statt. Einzelne Leute kamen und boten ihre Unterwerfung an.

Da inzwischen auch an der Telegraphenleitung zwischen Kilwa und Lindi mehrere Askariposten verteilt worden waren, so war auch die Aufgabe dieses Detachements nunmehr erledigt. Am 3. Februar traf der Regierungsdampfer „Rowuma" ein, um das Detachement nach Kilwa zu überführen, wo es sich am 4. Februar gleichfalls auf dem Dampfer „Kaiser Wilhelm II." einschiffte.

Detachement Stengel.

Auch bei Kilwa waren die Zustände wesentlich ruhiger geworden. Der Hauptsitz der dortigen Aufständischen war jetzt in der Donde-Landschaft, in die später von der Schutztruppe vorgegangen werden sollte.

Die Marineinfanterie-Abteilung, die am 19. Dezember unter Hauptmann v. Schlichting aus Mnasi eingetroffen und wieder dem Leutnant Frhrn. v. Stengel unterstellt worden war, machte nur noch wenige kleinere Streifzüge. Leider sollte sie wenige Tage vor ihrer Zurückziehung ihren Führer verlieren. Er mußte am 29. Januar krankheitshalber durch S. M. S. „Thetis" nach Daressalam überführt werden und starb dort am 4. Februar im Hospital infolge der Überanstrengungen, denen er sich trotz seines kranken Zustandes mit unermüdlichem Eifer in dem ungewohnten Klima unterzogen hatte.

Am 4. Februar wurde das Detachement, dessen Führung in den letzten Tagen der Leutnant der Reserve Werner übernommen hatte, auf „Kaiser Wilhelm II." eingeschifft, um an demselben Tage, zusammen mit den übrigen bereits an Bord befindlichen Detachements die Rückkehr nach Daressalam anzutreten.

Unterwegs nahm der Dampfer auch noch das frühere Kibata-Detachement auf, das am 16. Dezember das Detachement Sommerfeld abgelöst und seitdem unter dem Stabsarzt der Schutztruppe Dr. Skrodzki ohne besondere Zwischenfälle in Mtingi geblieben war. Am 5. Februar traf der Dampfer in Daressalam ein, wo die Mannschaften sogleich auf zwei Dampfern der Deutsch-Ostafrika-Linie untergebracht werden konnten. Am 9. Februar trat der Transport dann unter Hauptmann v. Schlichting auf dem Dampfer „Gouverneur" die Heimreise nach Deutschland an. In Tanga schiffte sich auch das dortige sowie das frühere Mohoro-Detachement ein.

Detachement zur Werth.

Über dessen letzte Tätigkeit sei noch folgendes erwähnt: Am 19. Dezember marschierte Stabsarzt Dr. zur Werth mit einem Feldwebel und 10 Mann, dazu der Bezirksamtmann, Regierungsrat Graß, mit 10 Askari in die Matumbi-Berge zur Überrumpelung eines dem Jumben Gogotta gehörigen Dorfes,

das etwa 30 km ab in der Mitte zwischen Mohoro und Kibata lag. Die ganze Nacht durch wurde bei schwerem Regen auf äußerst ungangbarem, sumpfigen Wege marschiert. Bei Tagesanbruch wurde das Dorf erreicht, durch vorzeitiges Schießen eines als Führer mitgenommenen Hilfskriegers aber die Truppe verraten. Obwohl sie sofort im Laufschritt vorstürmte, war das Dorf schon verlassen, dem Gegner konnten im Verschwinden nur noch einige Schüsse, anscheinend erfolglos, nachgesandt werden.

Am 20. und 25. Dezember wurden wieder Plünderungen seitens der Gogotta-Leute gemeldet, am 27. Dezember sollten sie sogar die Absicht haben, Mohoro zu überfallen. Tatsächlich war auch der Gegner im Anmarsch und brannte unterwegs die Hütten friedlicher Leute nieder. Um weitere Plünderungen zu verhindern, rückte der Bezirksamtmann mit 5 Seesoldaten und 11 Askari gegen die Bande aus, während Stabsarzt Dr. zur Werth in Mohoro blieb, um den Gegner dort eventuell zu empfangen. So weit kam es indessen nicht. Der Bezirksamtmann traf die Aufständischen, nahm ihnen einige Lasten ab und jagte sie wieder unter Hinterlassung von 17 Toten und 7 Gefangenen in die Berge zurück.

Das Detachement machte späterhin noch weitere Märsche, die hohe Anforderungen an die Ausdauer der Seesoldaten stellten, da sie infolge ständigen Regens fast immer bis an die Waden im Sumpf marschieren mußten. Bei der großen Ausdehnung des Gebiets und der geringen Stärke der Truppe war es aber nicht möglich, den Gegner dort zu fassen, wo er seine Überfälle gerade ausführte. Die einzige Möglichkeit, seinem Treiben ein Ende zu machen, nämlich die Verteilung von einzelnen Posten am Rande der Matumbi-Berge, verbot sich aus Mangel an Leuten. Am 13. November endlich traf eine Verstärkung von 1 Sanitätssergeanten und 25 Askari aus Kilwa ein, die etwas mehr Bewegungsfreiheit ermöglichte. Im Verein mit ihnen sollte noch ein Zug in die Berge unternommen werden, der aber nicht mehr zur Ausführung kam, weil am 17. Januar der Befehl für das Detachement eintraf, sich am 18. auf dem Dampfer „Kaiser Wilhelm II." einzuschiffen. Am 17. Januar abends 11 Uhr wurde die Abreise den Mohoro-Fluß abwärts angetreten. Infolge ungünstiger Umstände — einige Fahrzeuge kamen auf Grund, ein anderes wurde vom Blitz getroffen und dadurch zwei Seesoldaten schwer verletzt — war das Detachement erst am 19. Januar 3 Uhr vormittags vollzählig auf dem Dampfer eingeschifft. Es wurde dann nach Tanga überführt, weil eine geeignete und gesunde Unterbringung in Daressalam nur schwer möglich war. Außerdem sollte der Vizefeldwebel Wallhöfer den Leutnant z. S. Frhrn. v. Fircks in Tanga ablösen, der wieder auf S. M. S. „Thetis" zurückkehren mußte.

Damit war der größte Teil der Verstärkungstruppen wieder nach der Heimat zurückgesandt. Die Zahl der Kreuzer war auch schon, zunächst allerdings nur vorübergehend, vermindert worden. Da es die allgemeine Lage jetzt gestattete, erhielt S. M. S. „Seeadler" am 24. Januar den Befehl, zur Erholung seiner Besatzung, die eine solche dringend nötig hatte, für acht Wochen nach Kapstadt zu gehen.

Letzte Tätigkeit des Oberleutnants z. S. Paasche.

Auch die Tätigkeit des Oberleutnants z. S. Paasche war nun beendet. In den letzten Tagen des Dezember war scheinbar ein neuer Versuch der Aufständischen geplant worden, gegen den Rufiyi und weiter nach Norden zu ziehen. Der Versuch unterblieb aber, weil ein Zauberer ihn für zu gefährlich erklärt haben sollte.

Am 7. Januar fielen wieder Aufständische, die von der Schutztruppe aus ihren Sitzen am Südabhange der Kitschi-Berge verjagt waren, im Gebiet bei Utete ein und raubten bei den dortigen Eingeborenen. Oberleutnant z. S. Paasche war aber rechtzeitig zum Schutze der seßhaften Bevölkerung dorthin ausgerückt.

Trotzdem stockte die Unterwerfung, die sonst gute Fortschritte gemacht hatte, eine Weile, da infolge von Hochwasser nach langem, anhaltenden Regen eine Hungersnot eingetreten war; auch scheuten die Eingeborenen die brutale Behandlung, welche die Aufständischen den Unterworfenen auf ihren Raubzügen zuteil werden ließen. Noch einmal kam es zu kleinen Scharmützeln, als Oberleutnant z. S. Paasche am 12. Januar in die Kitschi-Berge marschierte, um wieder zum Nutzen der von ihm angesiedelten und Mangel leidenden Eingeborenen die Felder von Aufständischen abzuernten.

Von da ab machte die Unterwerfung wesentliche Fortschritte, so daß die Ablösung des Oberleutnants z. S. Paasche in die Wege geleitet werden konnte. Am 5. Februar meldete er, daß die ganze nördliche Hälfte der Kitschi-Berge vollständig unterworfen sei. Er löste darauf den Mtansa-Posten auf, verlegte den Nyamwiki-Posten nach Utete (Rufiyi) und kehrte dann, nachdem er von einem Feldwebel der Schutztruppe abgelöst worden war, nach Mohoro zurück, wo er am 11. Februar eintraf, um sich nach sechsmonatiger Abwesenheit wieder auf S. M. S. „Bussard" einzuschiffen.

Detachement Engelbrecht.

Bei dem Detachement des Leutnants Engelbrecht in der Missionsstation Kiboriani war nichts von Bedeutung vorgefallen. Die englischen Missionare waren, da ihnen durch das Detachement genügende Sicherheit geboten wurde, auf ihren Stationen geblieben. Nachdem schließlich durch die erfolgreiche Tätigkeit der Schutztruppe in den Bezirken Kilossa, Mahenge und Iringa die Gefahr einer weiteren Ausdehnung des Aufstandes bis nach Mpapua hinauf beseitigt war, konnte auch dieses Detachement zurückberufen werden.

Der ihm beigegebene Oberassistenzarzt Dr. Deutz war schon vorher, am 15. Januar, auf Befehl des ältesten Offiziers zurückgekehrt, um die in Mohoro gebliebenen Kranken nach Daressalam zu bringen, die dann gleichfalls mit dem ersten Heimtransport auf dem Dampfer „Gouverneur" in die Heimat zurückgekehrt waren.

Das Detachement selber verließ am 19. Februar Kiboriani und traf am 10. März wieder in Daressalam ein, indem es auf der letzten, allerdings nur kleinen Strecke die im Bau befindliche Eisenbahn benutzte. In Daressalam wurde es bis zur Abfahrt des Dampfers „Prinzregent" am 12. März auf S. M. Schiffen „Thetis" und „Bussard" untergebracht. Mit demselben Dampfer sollte dann auch das Detachement des Leutnants v. Milczewski von Mombassa aus die Heimreise antreten.

Detachement Milczewski.

In Muansa hatte die Ruhe angehalten, weshalb auch für dieses Detachement die Heimreise mit dem ersten Transport angeordnet war. Kurz vor der Abfahrt bat aber der Bezirkschef, die Marineinfanterie noch nicht zurückzuziehen, weil in der Bevölkerung Gerüchte von starken Verlusten der Schutztruppe im Süden umliefen. Diese Gerüchte waren wahrscheinlich auf den Tod des Stabsarztes der Schutztruppe Wiehe mit 11 Askari und auf den Fall eines Effendi (schwarzen Offiziers) mit 10 Askari im Iringa-Bezirk zurückzuführen. Der Sanitätsoffizier war nach hartem Kampfe gegen eine erdrückende Übermacht mit seinen farbigen Begleitern ehrenvoll gefallen.

Außerdem hatte auch noch der Dolmetscher der Station den zu Kaisers Geburtstag in Muansa versammelten Sultanen gesagt, es sei jetzt Zeit, loszuschlagen, weil die Seesoldaten weggingen. Der Dolmetscher wurde darauf festgenommen und das Detachement zunächst noch in Muansa belassen.

Nach dem Sultan Makongolo, der im Oktober den erwähnten Putsch versucht hatte, wurde noch immer vergeblich gefahndet. Am 2. Februar meldete sein Bruder, Sultan Mapuli, daß er Makongolo 6 km nördlich von Muansa umstellt habe. Auf Befehl des Bezirkschefs rückte Leutnant v. Milczewski mit 15 Seesoldaten und 15 Askari aus, um den Langgesuchten zu fangen. Beim Absuchen des Felsens wurde eine mit Nahrungsmitteln, Decken und Bettstellen ausgerüstete, anscheinend schon längere Zeit bewohnte Höhle gefunden, die aber kurz vorher verlassen war. Makongolo war wieder entwischt. Allem Anschein nach wurde er von der Bevölkerung unterstützt; auch Mapuli hatte sich durch seine Meldung wohl nur der Station dienstbar zeigen wollen und seinen Bruder rechtzeitig entkommen lassen.

Mitte Februar wurde die Rückkehr des Detachements endgültig angeordnet. Am 5. März trat es die Abreise über den Victoria-See an und traf am 12. März mit der Uganda-Bahn in Mombassa ein, wo es sich am 18. auf dem Dampfer „Prinzregent" einschiffte.

Damit kehrten die letzten Truppen in die Heimat zurück. Am 29. März trat auch S. M. S. „Thetis" die Heimreise an, während S. M. S. „Seeadler" noch bis auf weiteres zusammen mit S. M. S. „Bussard" auf der Station belassen wurde.

Anlage I.

Verlustliste.

A. Gefallen:

1. Matrose Willi Gramkau von S. M. S. „Bussard" am 18. August 1905 im Gefecht bei Utete.

B. An Krankheit gestorben:

a) Offiziere.

1. Leutnant Frhr. v. Stengel vom Detachement Kilwa am 4. Februar 1906 im Gouvernementslazarett in Daressalam an allgemeiner Blutvergiftung.

b) Mannschaften.

1. Gefreiter Karl Stoll vom Detachement Muansa am 25. November 1905 an Herzschwäche.
2. Seesoldat Willi Hüttig vom Detachement Morogoro am 9. Dezember 1905 an Ruhr.
3. Seesoldat Karl Förtsch vom Detachement Morogoro am 23. Dezember 1905 an Ruhr und Malaria.
4. Büchsenmachersgast Hermann Milkereit vom Detachement Kiswere am 8. Januar 1906 an Herzschwäche.
5. Obermatrose Arthur Scherf vom Detachement Kiswere am 11. Januar 1906 in Kilwa an Herzschwäche.

C. Verunglückt:

1. Seesoldat Leonhard Buchholz vom Detachement Mtingi auf einem Patrouillengang beim Überschreiten eines Flusses am 4. Januar 1906 ertrunken.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn,
Berlin SW, Kochstraße 68—71.

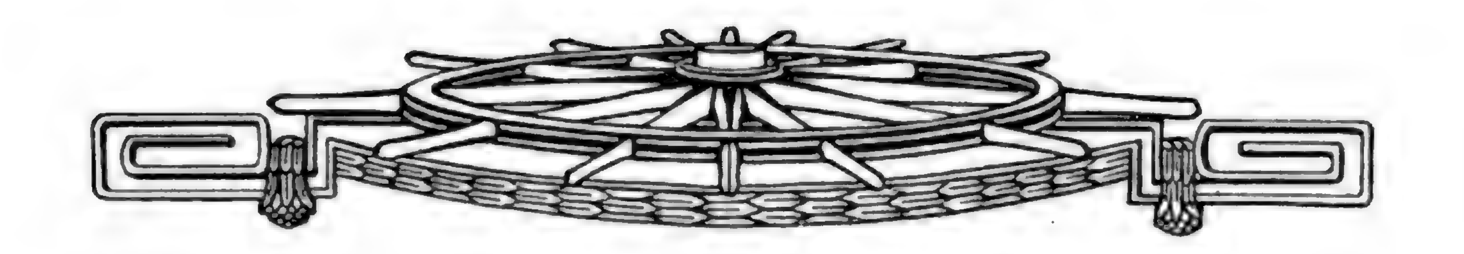
Zu: Be

Da

Digitized by Google

S. M. Kleiner Kreuzer „Danzig“.

Digitized by Google



Die Erweiterung des Kaiser Wilhelm-Kanals.

(Mit 3 Tafeln und 2 Skizzen im Text.)

Der Kaiser Wilhelm-Kanal ist in seiner heutigen Gestalt auf Grund des Gesetzes vom 16. März 1886 erbaut worden. Er soll in erster Linie der Kriegsmarine jederzeit eine Vereinigung der in der Nord- und Ostsee stationierten Teile der Flotte ermöglichen. Außerdem wurde mit der Anlage des Kanals eine Förderung der deutschen Handelsinteressen bezweckt, wie sie sich aus der Abkürzung des Weges zwischen Ost- und Nordsee und dem Fortfall der nicht ungefährlichen Fahrt um das Kap Skagen ergibt.

Der Kanal hat seine Zwecke bisher im wesentlichen erfüllt. Bei der Aufstellung des Gesetzes vom Jahre 1886 rechnete man mit einem Verkehr von etwa 18000 Schiffen mit 5500000 Registertonnen Raumgehalt. Die Zahl der Schiffe wurde mit 19660 schon 1896 überschritten; diese enthielten aber nur 1848458 Registertonnen, waren also im Durchschnitt viel kleiner, als man angenommen hatte. Zahl und Größe der Schiffe stiegen allmählich: Im zehnten Jahre nach der Eröffnung (1905) durchfuhren den Kanal 33147 Schiffe von 5749949 Registertonnen; in diesem Jahre wurde also auch der Raumgehalt der Vorschätzung überschritten. Die Durchschnittsgröße der Schiffe hatte ebenfalls zugenommen, und zwar von 94 auf 175 Registertonnen. Der Verkehr im Kanal kann, wie ein Vergleich mit dem des Suezkanals zeigt, als ein außerordentlich reger bezeichnet werden. Letzteren durchfuhren im zehnten Jahre nach der Eröffnung (1880) nur 2026 Schiffe mit 3,0 Millionen Registertonnen; in den folgenden 25 Jahren ist dann der Verkehr dort auf 4116 Schiffe mit 13,1 Millionen Registertonnen, der durchschnittliche Gehalt also von 1500 auf 3000 Registertonnen, gestiegen.

Die größeren Dampfer haben in der ersten Zeit den Kaiser Wilhelm-Kanal gemieden. Nur allmählich hat man sich dazu verstanden, auch mit großen Schiffen hindurchzufahren. Skizze 1 zeigt, wie im Laufe der Jahre die Zahl der 7 bis 7,9 m tiefgehenden und die der 8 bis 8,5 m tiefgehenden Schiffe gestiegen ist. Bei letzteren findet sich aber im Jahre 1905 wieder ein Rückgang, ein Zeichen dafür, daß die heutigen Einrichtungen des Kanals für solche Fahrzeuge nicht genügen.

Mit dem Verkehr sind auch die Betriebseinnahmen gewachsen; sie übersteigen jetzt schon die jährlichen Betriebsausgaben — abgesehen von einmaligen großen Aufwendungen. (Siehe Skizze 2.) Die Einnahmen bleiben naturgemäß weit hinter denen des Suezkanals, der 1905 93,8 Millionen Mark brachte, zurück; denn im Kaiser Wilhelm-Kanal können die Abgaben für große Schiffe wegen der Konkurrenz der Wasserstraße um

Skizze 1.

Anzahl der durch den Kaiser Wilhelm-Kanal gefahrenen Seedampfer
mit einem Tiefgang über 7 m
(1896 bis 1905).

Anzahl in einem Jahre

Im Jahre	1896	7	8	9	1900	1	2	3	4	5	
Tiefgang 7,0-7,9	nicht mitgeteilt	15	20	21	13	54	69	87	102	114	Stück
Tiefgang 8,0-8,5	nicht mitgeteilt	1	1	2	7	23	28	44	54	41	Stück

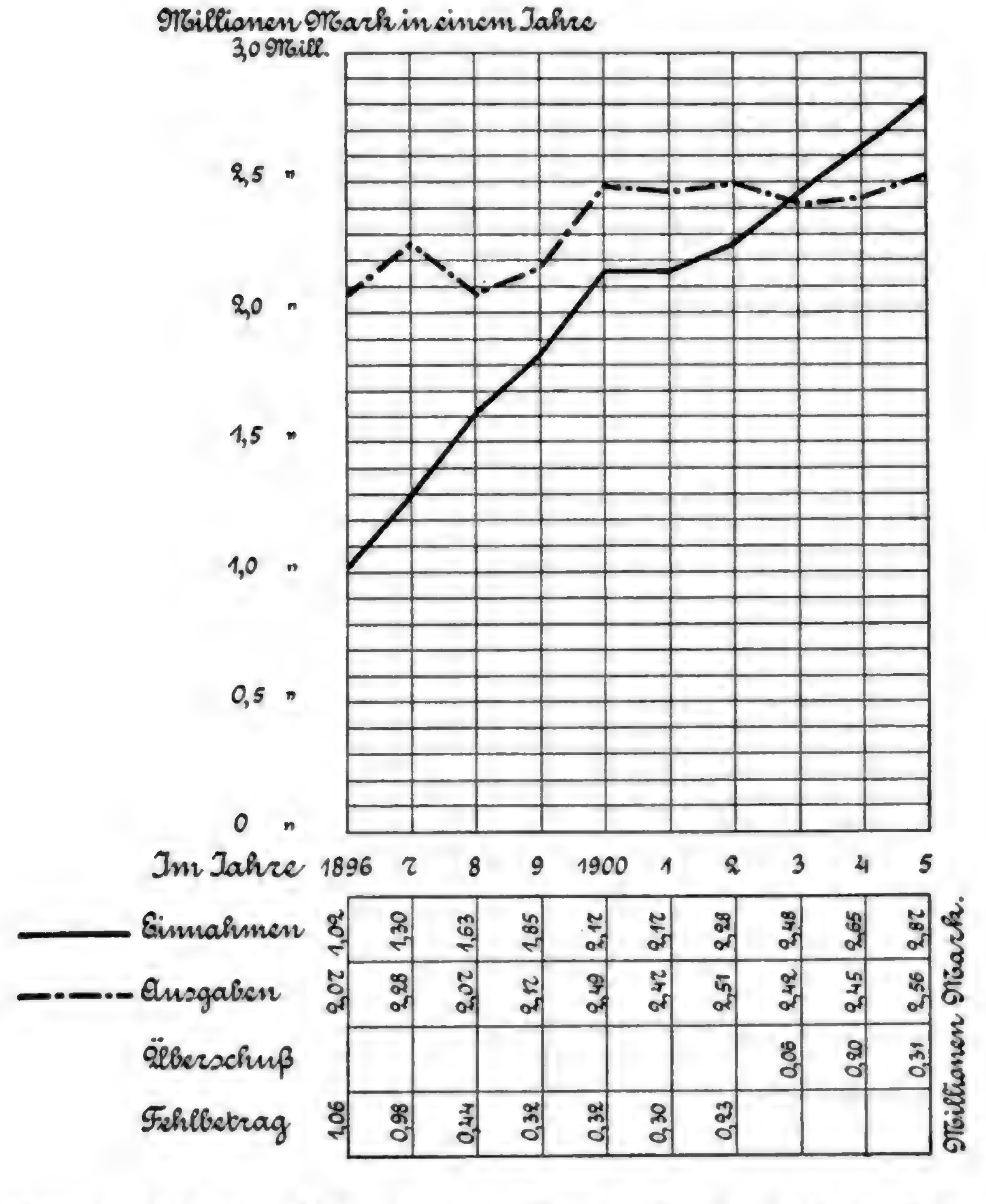
Skagen nicht allzu hoch bemessen werden, während die kleinen Fahrzeuge aus nationalen Rücksichten möglichst geschont werden.

Der Kanal ist gegenwärtig fast an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angekommen. Dies ist in erster Linie auf die früher nicht vorhergesehene Entwicklung des Schiffbaues in dem letzten Jahrzehnt zurückzuführen. In den Jahren 1880 bis 1886 rechnete man für den Ostseeverkehr mit Schiffen von höchstens 145 m Länge, 22 m Breite, 8,5 m Tiefgang. Man glaubte, diese Abmessungen würden in absehbarer Zeit nicht

überholt werden, und bestimmte demnach die Schleusen zu 150 m Länge, 25 m Breite und 10 m Tiefe unter mittlerem Kanalwasserstand in Brunsbüttel und 9,6 m in Holtenau. In dieser Voraussetzung hat man sich getäuscht. Der lebhafte Wettkampf der Staaten, der Reedereien und Handelsgesellschaften hat im Verein mit den Fort-

Skizze 2.

Betriebseinnahmen und -ausgaben des Kaiserlichen Kanalamtes (1896 bis 1905).



Im Jahre	1896	7	8	9	1900	1	2	3	4	5
Einnahmen	1,02	1,30	1,63	1,85	2,17	2,17	2,28	2,48	2,65	2,87
Ausgaben	2,07	2,28	2,07	2,12	2,49	2,47	2,51	2,42	2,45	2,56
Überschuß								0,06	0,20	0,31
Fehlbetrag	1,06	0,98	0,44	0,32	0,32	0,30	0,23			

schritten der Technik zu Schiffen von einer Größe geführt, die früher kaum für möglich gehalten wurde. Wieweit die ursprünglich dem Kanalbau zugrunde gelegten Abmessungen bereits überschritten sind, zeigt das folgende Verzeichnis von Ozeandampfern der Neuzeit.

Jahr der Erbauung	Reederei	Namen des Schiffes	Länge m	Breite m	Tiefgang m
1897	Norddeutscher Lloyd	„Kaiser Wilhelm d. Gr."	197,80	20,12	8,85
1899	White Star Line	„Oceanic"	215,00	20,80	9,91
1902	Norddeutscher Lloyd	„Kaiser Wilhelm II."	215,48	21,95	9,25
1904	White Star Line	„Baltic"	223,49	22,87	11,17
1905	Cunard Line	„Carmania"	231,63	26,50	10,20
1906	„ „	„Mauretania", „Lusitania"	243,84	26,82	11,58
1906	Hambg.-Amerika-Linie	Nr. 391 — im Bau	224,00	24,50	10,70

Die großen Schnelldampfer haben schon jetzt eine größere Grundfläche als die Schleusenkammern des Kanals in ihrer gegenwärtigen Gestalt. Die heute im Dienst befindlichen Schlachtschiffe von etwa 13 200 Tonnen stehen mit ihren Abmessungen an der Grenze, welche die Durchfahrt durch den Kanal noch gerade gestattet. Das Vorgehen der fremden Seemächte hat indessen auch die deutsche Marine zum Bau von 18 000 Tonnen-Schiffen gezwungen, deren Breiten- und Tiefenabmessungen die Benutzung des Kanals bei seiner heutigen Beschaffenheit nicht mehr gestatten werden.

In der beigefügten Tafel ist die Brunsbütteler Kammerschleuse mit den großen Dampfern der Neuzeit im Grundriß, Längen- und Querschnitt dargestellt, auch sind dort die Profile eines Handelsdampfers der Zukunft und die größte, in der Gegenwart für ein Schlachtschiff projektierte Breite (russischer Typ nach Guljajew) angedeutet.

Im Kanal dürfen zur Zeit nur Fahrzeuge mittlerer Größe einander in Fahrt passieren; bei der Durchfahrt größerer Dampfer werden die entgegenkommenden in Ausweichen festgehalten. Als ein besonders schwerwiegendes und gefährliches Hindernis für den Verkehr großer Schiffe wird außerdem das Anhalten vor den geschlossenen Drehbrücken angesehen.

Die hohe strategische Bedeutung des Kaiser Wilhelm-Kanals ist unbestritten. Können die großen Linienschiffe und Panzerkreuzer den Kanal nicht mehr befahren, so verliert dieser für die Schlagfertigkeit der Flotte außerordentlich an Wert. Außerdem kann die Marine nicht darauf verzichten, daß der Kanal für die im Kriegsfall als Hilfsschiffe unentbehrlichen großen Handelsschiffe benutzbar ist. Die Möglichkeit einer schnellen und sicheren Durchfahrt für alle Schiffe der Flotte muß auch in Zukunft erhalten bleiben.

Ist schon hiernach eine Vergrößerung des Kaiser Wilhelm-Kanals notwendig und außerordentlich dringlich, so erheischen die Rücksichten auf die den Nordsee- und Ostseeverkehr vermittelnde Handelsflotte nicht minder ein solches Vorgehen. Der überhandnehmende Aufenthalt in den Weichen und bei den Drehbrücken, die mehr und mehr zunehmende Erschwerung der Durchfahrt fangen an, den durch den Kanal fahrenden Handelsschiffen derartig hinderlich zu werden, daß durchgreifende Verbesserungen unaufschiebbar erscheinen.

Es sind daher folgende bauliche Veränderungen geplant:

I. Die Seeschleusen.

In Brunsbüttel und Holtenau sollen je zwei neue Seeschleusen erbaut werden. Die örtlichen Verhältnisse, die Sicherheit der Einfahrt, die Erleichterung des Betriebes bedingen die Lage der neuen Schleusen in der Nähe der alten, und zwar in Brunsbüttel auf der nördlichen, in Holtenau auf der südlichen Seite.

Um den großen Schiffen eine schnelle und sichere Durchfahrt jederzeit zu ermöglichen, sind auf jeder Seite zwei neue Schleusen erforderlich. Ihre Abmessungen sind maßgebend für die Größe der Schiffe, welche in Zukunft durch den Kanal durchgebracht werden können. Sie sollen daher eine Länge von 330 m zwischen den Toren, eine Breite von 45 m und eine Tiefe von 13,77 m unter mittlerem Kanalwasserstand (= mittlerem Ostseewasserstand) erhalten. Die Schleusen werden bei verhältnismäßig niedrigem Wasserstande noch eine Tiefe von 12 m aufweisen, sie werden selbst für

Ort der Schleuse	Länge zwischen den Toren	Lichte Breite zwischen den Mauern	Tiefe des Drempels: im Binnenhaupt unter dem Wasserstande	m	im Außenhaupt unter dem Wasserstande	m
Wilhelmshaven (neue Einfahrt)	260,0	35,0*)	Gewöhnliches Hafenwasser = + 3,75 m	11,0	Mittleres Hochwasser = + 3,75 m Mittleres Niedrigwasser = + 0,40 m	13,75 10,40
Bremerhaven (geplante neue Einfahrt)	250,0	35,0	Gewöhnliches Hafenwasser = + 3,50 m	12,0	Mittleres Hochwasser = + 3,50 m Mittleres Niedrigwasser = + 0,28 m	12,0 8,78
Antwerpen (geplante neue Einfahrt)	über 300,0	35,0	Gewöhnliches Binnenwasser = ± 0,0 m	12,20	Mittleres Hochwasser = ± 0,0 m Mittleres Niedrigwasser = — 4,20 m	12,20 8,0
Panamakanal (Sea level canal, Entwurf)	305,0	30,5	Gewöhnliches Kanalwasser = ± 0,0 m	12,20	Mittleres Hochwasser = + 3,05 m Gemittelter Außenwasserstand = ± 0,0 m Mittleres Niedrigwasser = — 3,05 m	16,78 13,73 10,68
Emden (im Bau)	250,0	35,0	Gewöhnliches Hafenwasser = ± 0,0 m	12,0	Mittleres Hochwasser = ± 0,0 m Mittleres Niedrigwasser = — 2,80 m	12,0 9,20
Brunsbüttel (Entwurf)	330,0	45,0	Mittlerer Kanalwasserstand	13,77	Mittleres Hochwasser " Kanalwasser " Niedrigwasser Tiefes Niedrigwasser von 0,42 m unter mittlerem Niedrigwasser	15,29 13,77 12,42 12,00
Holtenau (Entwurf)	330,0	45,0	Mittlerer Kanalwasserstand	13,77	Mittelwasser der Ostsee Tiefes Niedrigwasser von 1,77 m unter Mittelwasser	13,77 12,00

*) Zu erweitern auf 40,0 m.

Zukunftsdampfer großer Abmessungen jederzeit passierbar sein. Die große Tiefe ist bei den Brunsbütteler Schleusen von besonderem Wert, weil diese in der Nähe der Elbemündung die erste Gelegenheit bieten, beschädigte und daher tieffallende Schiffe schnell in Sicherheit zu bringen.

Die Drempel der Holtenauer Schleusen hätten vielleicht um 1 m höher gelegt werden können als die Brunsbütteler. Es muß aber damit gerechnet werden, daß der Kanal selbst später zur Erleichterung der Durchfahrt auf 13,5 bis 14 m Tiefe gebracht wird. Es war daher zweckmäßig, die Holtenauer Drempel auf die gleiche Tiefe mit denen in Brunsbüttel zu legen, zumal die Mehrkosten verschwindend gering sind.

Das Maß, um welches die Drempel der neuen Schleusen tiefer liegen werden als die der jetzigen, beträgt in Brunsbüttel 3,8 m, in Holtenau 4,2 m.

Zum Verschluß jeder Schleuse soll im Außen- und Binnenhaupt je ein Schiebetor dienen. Außerdem ist in jeder Schleuse zur Sicherung des Betriebs ein Mittelhaupt mit Schiebetor vorgesehen. Die dritten Tore sollen gleichzeitig als Reserven für die übrigen Tore dienen.

Zum Vergleich seien den Abmessungen der neuen Schleusen diejenigen einiger anderer Seeschleusen gegenübergestellt. (Vgl. Tabelle auf Seite 715.)

II. Das Profil.

Die Tiefe unter Kanalmittelwasser (+ 19,77 m) soll nach dem Entwurf von 9,0 auf 11,0 m, die Sohlenbreite von 22,0 in 9,0 m Tiefe auf 44,0 in 11,0 m Tiefe gebracht werden.

Dadurch wird die Spiegelbreite von rund 67 auf 101,75 m, der wasserführende Querschnitt von 413 auf rund 825 qm vergrößert.

Bei diesen Abmessungen können auch die Hochbrücken in Grünenthal und Levensau trotz ihrer geringen Fundamenttiefe stehen bleiben. Sollte später eine weitere Vergrößerung des Kanalprofils erforderlich werden, so kann sie ohne Schwierigkeiten und ohne erhebliche Mehrkosten bis zu einer Tiefe von 13,5 bis 14 m vorgenommen werden. In diesem Falle wären jedoch jene beiden Hochbrücken durch neue zu ersetzen. Um einen solchen Umbau bei den jetzt neu zu erbauenden Hochbrücken zu vermeiden, sollen deren Fundamente in ausreichende Tiefe gelegt werden.

III. Die Linienführung.

Die Linie des bestehenden Kanals soll im wesentlichen für die Erweiterung beibehalten werden, damit die Erdarbeiten keinen zu großen Umfang annehmen.

Nur auf zwei stark gekrümmten Strecken, die zum Durchbringen großer Dampfer wenig geeignet sind, nämlich in den Obereider-Seen und am östlichen Ende des Kanals bei Levensau und Holtenau, ist eine neue Linie gewählt worden.

Die Linie in den Obereider-Seen östlich von Rendsburg hat sich seit Bestehen des Kanals als unzweckmäßig erwiesen. Die hohe Lage der Ufer erschwert in der Kurve die Übersicht über die Strecke, so daß es schwierig ist, die Fahrt entgegenkommender Dampfer zu beurteilen. Eine dauernde Besserung kann hier nur ein neuer Durchstich von 2 km Länge zwischen dem Audorfer und Schirnauer See schaffen.

Ebenso ungünstig ist die Strecke zwischen der Levensauer Brücke und der

Holtenauer Schleuse. Auch hier mußte eine etwa 3 km lange neue Kanallinie gewählt werden. Diese soll zunächst in der Achse der Holtenauer Schleuse laufen, dann in einem Bogen von 1800 m Halbmesser nach der Levensauer Brücke führen. Der Bogen geht in 200 m Entfernung von der Brücke in eine Gerade über, die sich auch auf der Westseite der Brücke in 200 m Länge fortsetzt. Die Brücke wird also den Kanal annähernd in der Mitte einer 400 m langen geraden Strecke kreuzen. Hierin wird in Anbetracht der schmalen, nur 38 m breiten Durchfahrt unter der Brücke eine wesentliche Verbesserung gesehen. Auch wird die vorgeschlagene Linienführung den von Westen anfahrenden Schiffen schon von weitem den unbedingt notwendigen freien Überblick über den Holtenauer Binnenhafen ermöglichen.

Auf eine Abflachung und Verbreiterung scharfer Krümmungen ist durchweg Wert gelegt worden.

IV. Ausweich- und Wendestellen.

Die beim Neubau ausgeführten Weichen haben sich bald nach der Inbetriebnahme als zu klein erwiesen; sie sind im Laufe der Jahre mehr oder weniger verbreitert und vertieft worden. Der vorliegende Entwurf sieht an Stelle der bisherigen acht elf Weichen vor; von diesen sollen vier mit Wendestellen von 300 m Durchmesser in der Sohle und 340 m im Wasserspiegel ausgestattet werden. Die Wendestellen ermöglichen der Flotte bei der Fahrt durch den Kanal jederzeit die schnelle Rückkehr zum Ausgangspunkte. In den gewöhnlichen Weichen soll die Sohlenbreite 134 m, die Wasserspiegelbreite rund 190 m betragen. Die Abmessungen steigen in den mit Wendestellen ausgestatteten Weichen auf mindestens 164 bzw. 220 m. Die Länge der Weichen schwankt je nach ihrer Bedeutung zwischen 600 und 1100 m; sie sind möglichst gleichmäßig über die Länge des Kanals verteilt.

V. Kreuzung des Kanals durch Eisenbahnen und Straßen.

Es sind folgende Eisenbahn- und Straßenkreuzungen vorhanden:

Eisenbahnkreuzungen:

a) Durch Hochbrücken:

Linie Neumünster—Heide bei Grünenthal, km 30,0.

Linie Kiel—Flensburg bei Levensau, km 92,2.

b) Durch Drehbrücken:

Die Marschbahn Elmshorn—Tondern bei Taterpfahl, km 5,6.

Linie Neumünster—Schleswig bei Rendsburg (Osterrönfeld), km 62,0.

Straßenkreuzungen durch Drehbrücken:

Straße Westerrönfeld—Rendsburg nebst Kleinbahn Rendsburg—Hohenwestedt bei Rendsburg, km 60,5.

Straße Kiel—Holtenau bei Holtenau, km 96,7.

Verschiedene Fähren.

Die Eisenbahndrehbrücken bilden, da der Eisenbahn das Vorwegerecht zusteht, eine Gefahr für den Schiffahrtsverkehr im Kanal.

Große Schiffe müssen den verhältnismäßig engen Kanal ohne Aufenthalt glatt durchfahren können, denn ein Anhalten der dem Einfluß des Windes stark ausgesetzten

Fahrzeuge ist stets mit Gefahr verbunden. Wie leicht sie aus dem Ruder laufen und wie schwerwiegend die Folgen davon sein können, hat noch in jüngster Zeit die schwere Beschädigung eines Pfeilers der Eisenbahndrehbrücke in Rendsburg gezeigt.

Es kommt zudem oft vor, daß Schiffe vor den Eisenbahndrehbrücken eine halbe Stunde warten müssen. Der Zeitverlust pflanzt sich, da die Höchstgeschwindigkeit festgesetzt, ein Überholen ausgeschlossen ist, durch den ganzen Kanal fort. Am empfindlichsten wird hierdurch die Marine getroffen, da der Verzug bei der Durchfahrt eines Geschwaders leicht auf mehrere Stunden anwachsen kann.

Beide Verkehrswege, Eisenbahn und Kanal, müssen daher vollständig unabhängig voneinander gemacht werden.

Es ist nun nach Lage der Grundwasserstände und mit Rücksicht auf die Kosten nicht zweckmäßig, die Eisenbahnen in Tunnels unter dem Kanal durchzuführen. Für alle Kreuzungsstellen ist deshalb die Überführung der Eisenbahn mittels Hochbrücken, deren Unterkanten in einer Breite von 74 m um 42 m über dem Wasserspiegel liegen, angeordnet worden.

Brücken bei Grünenthal und Levensau.

Vorstehenden Forderungen entsprechend sind zur Zeit nur die Eisenbahnlinien in Grünenthal und Levensau durch Hochbrücken überführt. Sie lassen in 42 m Höhe über dem mittleren Kanalwasserstand ein Durchfahrtsprofil frei, welches in Grünenthal 74 m, in Levensau aber nur 38 m breit ist. Diese Breite kann hier vorläufig noch als genügend angesehen werden, wenn an Stelle der flachen Kanalböschungen steilere, stark befestigte ausgeführt werden. Das oben beschriebene neue Kanalprofil von 44 m Breite kann dann unter beiden Brücken durchgeführt werden. Von einem Neubau dieser Brücken ist daher abgesehen worden.

An den beiden anderen Stellen bei Taterpfahl und Rendsburg erfolgt die Überführung der Eisenbahn zur Zeit durch Drehbrücken. Diese können bei der Kanalverbreiterung schon aus technischen Gründen nicht erhalten bleiben. Die geringe Tiefe der Pfeilerfundamente und die ungenügende Länge der Dreharme würden der notwendigen Vergrößerung des Profils entgegenstehen. Wollte man daher trotz der geschilderten Nachteile für den Verkehr die Anordnung der Drehbrückenkonstruktion beibehalten, so müßten die vorhandenen doch durch neue von größerer Lichtweite ersetzt werden.

Auf Grund dieser Darlegungen ist auch für diese bei den Eisenbahnkreuzungen eine Überführung durch eine Hochbrücke vorgesehen worden.

Kreuzung bei Taterpfahl, km 5,6 (die Marschbahn).

Es fahren an dieser Stelle zur Zeit täglich etwa 25 Züge über den Kanal. Technische Schwierigkeiten stehen dem Bau einer Hochbrücke und der an sie anschließenden Rampen nicht entgegen. Infolge des weniger günstigen Untergrundes und der niedrigen Lage des Geländes werden die Baukosten jedoch verhältnismäßig hoch ausfallen. Die langen Zufuhrrampen bedingen die Verlegung des Bahnhofs in St. Margarethen um 3,0 km nach Süden, des Bahnhofs in Eddelak um 2,5 km nach Norden, weil an Stelle der jetzigen Bahnhöfe der Eisenbahndamm in St. Margarethen um 20 m, in Eddelak um 18 m über Terrain liegen wird.

Es ist auch untersucht worden, ob nicht durch eine Verlegung der Hauptbahn nach Osten hin eine günstigere Kreuzungsstelle für eine Hochbrücke gefunden werden kann. In diesem Falle würde aber doch die bisherige Hauptbahn über Taterpfahl wegen der anliegenden größeren Ortschaften wenigstens als Nebenbahn weiter zu betreiben — somit durch eine Drehbrücke zu überführen sein. Auch für letztere beansprucht die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung das Wegerecht vor dem Kanalbetriebe, weil sonst ein pünktlicher und regelmäßiger Eisenbahnbetrieb nicht möglich sei. Es würde also auch dann, wenn die Hauptbahn nach Osten hin verlegt würde, die Taterpfahler Linie eine Gefahr für den Kanalbetrieb bleiben. Dieser kann unter solchen Umständen nur durch eine Hochbrücke bei Taterpfahl gesichert werden.

Kreuzung bei Rendsburg (Osterrönfeld), km 62.

Es fahren hier zur Zeit täglich etwa 65 Züge über den Kanal. Da der Eisenbahn das Wegerecht zusteht, so kommen schon jetzt ernste Betriebsstörungen in dem lebhaften Wasserverkehr vor; der Bau einer Hochbrücke ist daher auch hier unvermeidlich. Die Örtlichkeit ist für eine solche Lösung nicht ungünstig: Die neue Linie soll die Ortschaft Osterrönfeld durchschneiden, den Kanal überschreiten und dann über das Stadtfeld von Rendsburg in einer Schleife nach dem jetzigen Bahnhof führen. Dieser würde also nicht zu verlegen sein.

Die Einmündung der Nebenbahn Kiel—Rendsburg in die Hauptbahn Neumünster—Schleswig muß weiter nach Süden verlegt werden. Osterrönfeld wird seinen bisherigen Bahnhof verlieren; ein neuer könnte nur in rund 30 m Höhe über Gelände angelegt werden. Ersatz wird der Ortschaft durch Einführung einer Fähre über den Kanal geboten werden können; diese wird wenigstens Personen einen kürzeren Weg zum Bahnhof Rendsburg bieten. Auch wird die Eisenbahnhochbrücke so ausgebildet werden, daß eine Schwebefähre später angehängt werden kann.

An die Hochbrücke schließen sich bei der niedrigen Lage des Geländes Rampen von 10 bzw. 12 km Länge an. Von diesen werden die an die Hochbrücken anschließenden Strecken — soweit hieraus eine Kostenverminderung herzuleiten ist — als eiserne Viadukte ausgeführt werden.

Straßenkreuzung bei Rendsburg.

Die Straßendrehbrücke in Rendsburg dient auch zur Aufnahme der Kleinbahn Rendsburg—Hohenwestedt. Das Wegerecht steht hier dem Kanal zu. Eine Hochbrücke ist an dieser Stelle nicht angebracht, weil die Ausbildung der langen Zufahrtsrampen auf Schwierigkeiten stoßen würde. Die Brückenbahn würde etwa 43 m über dem Kanal, etwa 35 m über Terrain liegen müssen; der Verkehr über die Brücke würde daher infolge der langen Zufahrtrampen sehr erschwert werden. Da sich bei der bestehenden Drehbrücke bisher keine Schwierigkeiten ergeben haben, so ist auch im Entwurf eine Drehbrücke trotz der vorher berührten Bedenken vorgesehen. Sie erhält eine erheblich größere Spannweite als die vorhandenen (80 m gegen 50 m) und wird mit tief fundierten Pfeilern ausgestattet. Durch Leitwerke soll ein Schutz der Pfeiler, soweit dies möglich ist, geschaffen werden. Die Durchfahrtshöhe wird unter der Brücke 6 m, und zwar auf ihrer ganzen Länge, d. i. auf der ganzen Breite des Kanals von 80 m, betragen.

Pontondrehbrücke bei Holtenau.

Der Landverkehr wird hier durch den lebhaften Verkehr der Schiffe vor der Schleuse oft stundenlang unterbrochen; eine durchgreifende Änderung ist daher unvermeidlich. Die bisherige Konstruktion kann auch schon wegen der Kanalverbreiterung nicht wiederholt werden. Die örtlichen Verhältnisse sind der Anlage einer Hochbrücke günstig; sie entspricht auch den Wünschen der Interessenten. Konstruktion und Abmessungen sind so eingerichtet, daß eine zweigleisige elektrische Straßenbahn über die Brücke geführt werden kann.

Fähren.

Die Vergrößerung des Binnenhafens in Brunsbüttel bedingt die Verlegung der vorhandenen, den Verkehr zwischen dem südlich und nördlich vom Kanal gelegenen Teile von Brunsbüttelkoog vermittelnden Seilfähre nach km 2,3. Hier kann zugleich der Verkehr zwischen den nördlich des Kanals gelegenen Ortschaften und Wilster unter geringen Wegeveränderungen überführt werden. Als Betriebskraft ist Dampf vorgesehen. In der Richtung der bisherigen Fährlinie soll eine Motorbarkasse zur Personenbeförderung eingestellt werden.

Bei den übrigen Fähren werden die nach Lage der örtlichen Verhältnisse notwendigen Verbesserungen ausgeführt.

VI. Kleinere Bauwerke am Kanal.

Infolge der Kanalverbreiterung müssen im ganzen 13 Schleusen — teils Schiffahrts-, teils Entwässerungsschleusen — beseitigt und in der zukünftigen Uferlinie durch neue Bauwerke ersetzt werden. Sieben Lösch- und Ladeplätze müssen infolge der Verbreiterung zurückgelegt werden. Der Stadt Kiel wird Gelegenheit gegeben, westlich von der neu zu erbauenden Hochbrücke bei Holtenau einen kleinen Handelshafen für den nördlichen Stadtteil anzulegen. Die Beseitigung einiger durch den Kanal und durch seine Erweiterung hervorgerufenen landwirtschaftlichen Nachteile bedingt geringe Aufwendungen. Der Schleusenneubau in Brunsbüttel zwingt zur teilweisen Verlegung der dort vom Reich und vom Spar- und Bauverein des Kaiser Wilhelm-Kanals gegründeten Kolonie von Familienhäusern. In Holtenau ist der Kohlenhof der Kaiserlichen Marine infolge des Schleusenneubaues teilweise zu verlegen und neu auszubauen. Kleinere Anlagen des Kanals bedürfen der Erweiterung: die Beleuchtungsanlagen in Holtenau, die Wasserleitungen für Brunsbüttel und Holtenau sowie die Werft in Saatsee.

VII. Die Baukosten.

Die Ausführung des Entwurfs ist zu 221 000 000 Mark veranschlagt. In der Presse ist vielfach die Anschauung vertreten worden, daß diese Summe, wenn auch nicht ganz, so doch zum größten Teil erspart worden wäre, wenn gleich beim ersten Bau der Kanal in den gegenwärtig geplanten großen Abmessungen ausgeführt worden wäre. Das ist ein Irrtum. Es handelt sich in dem Erweiterungsentwurf meist um neue Anlagen, deren Ausführung damals auch besondere Aufwendungen erfordert hätte. Nur ein kleiner Teil der früheren Arbeiten hätte erspart werden können. Hierher gehören z. B. je eine der beiden jetzigen Schleusen in Brunsbüttel und Holtenau, die Eisenbahndrehbrücken, die Uferbefestigung auf einer Seite des Kanals. Der Wert der zu ersparenden Bauten

kann zu 40 Millionen bis 50 Millionen Mark angesetzt werden. Der erste Neubau würde also etwa 170 Millionen Mark mehr erfordert haben, wenn er sofort in dieser vollkommenen Art ausgeführt worden wäre. Diese 170 Millionen Mark und die einem Zeitraum von 15 Jahren entsprechenden Zinsen, im ganzen 270 Millionen Mark, sind vom Reiche also infolge der Ausführung eines eingeschränkten Entwurfs nicht verausgabt worden. Ihnen gegenüber steht die jetzige Ausgabe von 221 Millionen Mark. Vom finanziellen Standpunkt liegt also keine Veranlassung vor, den eingeschlagenen Weg anzugreifen. Zudem ermöglicht dieser die Ausnutzung der inzwischen gemachten Erfahrungen bei dem weiteren Ausbau. Keinesfalls wäre damals eine Erweiterung in den jetzt vorgeschlagenen großen Abmessungen zur Ausführung gebracht worden, weil man die eingetretene Entwicklung des Schiffbaues nicht vorhersehen konnte.

VIII. Ausblick in die Zukunft.

Das Kanalprofil soll, wie dargelegt ist, nur für das zukünftige Bedürfnis, soweit es abzusehen ist, ausgebaut werden. Die oben erörterten finanziellen Gesichtspunkte lassen eine weitere Vergrößerung des Profils zur Zeit nicht angezeigt erscheinen; außerdem sprechen technische Gründe entschieden gegen eine solche Maßregel. Es muß nämlich als eine offene Frage angesehen werden, ob es zweckmäßig ist, ein Ufer noch weiter, als jetzt geplant ist, hinauszurücken. Vielleicht würde man es im Falle einer abermaligen Erweiterung vorziehen, das ganze Profil in der vollen Wasserspiegelbreite von 101 m auf eine gleichmäßige Tiefe zu bringen und an Stelle der geböschten Ufer senkrechte Kaimauern zu setzen. Beim Suezkanal ist nach Zeitungsnachrichten sogar der Bau eines zweiten Kanals in Erwägung gezogen.

Eine Vertiefung des Kanalprofils auf 12 oder gar 13,5 bis 14 m wird man der Zukunft überlassen müssen. Unerläßlich ist aber jetzt schon die Wahl der größten Abmessungen bei den Schleusen und Hochbrücken, weil Ersatzbauten für diese ungeheure Kosten erfordern würden und die Wahl geeigneter Baustellen immer größere Schwierigkeiten bereiten würde. Schleusen von 330 m Länge, 45 m Breite, 13,77 m unter Kanalmittelwasser oder 12 m unter sehr tiefem Wasserstande entsprechen voraussichtlich auf lange Zeit hinaus allen Ansprüchen. Sie sind, soweit bekannt, bis jetzt bei keinem Kanal geplant.

Die wirtschaftliche Ausnutzung der Seeschiffe drängt auf eine Vergrößerung des Tiefganges hin. Der zukünftige Tiefgang der Schiffe hängt indessen von der Tiefe der maßgebenden Seehäfen ab. England hat tiefe Häfen (Dover hat 12,5 m unter Niedrigwasser); New York begnügt sich mit etwa 11 m Tiefe, erstrebt aber 12 m. Die Fahrstraßen in Elbe und Weser haben zur Zeit an den flachen Stellen nur reichlich 8 bis 9 m unter Niedrigwasser; Bremen und Hamburg suchen schon seit Jahren eine Vertiefung auf 10 m durchzuführen, haben sie bis jetzt jedoch nicht sicher erreichen können. Günstiger ist die Zufahrtsrinne zum Kieler Hafen, die auf nur 11 m ausgezeichnet ist, aber 13 m Tiefe aufweist und für diese auch leicht bezeichnet werden kann. Die übrigen Ostseehäfen haben — abgesehen von den tiefen schleswig-holsteinischen Buchten — zur Zeit weit geringere Tiefen: Libau hat 9,7 m, Kronstadt und Pillau haben nur 8 m Tiefe. In den Fahrrinnen dieser Häfen kann eine Tiefe von 12 m hergestellt werden; der Ausbau der Häfen selbst würde aber hohe Kosten

Laufende Nummer	Benennung	Die erste Anlage des Suezkanals	Die erste Anlage des Kaiser Wilhelm-Kanals	Die geplante Erweiterung des Suezkanals	Die geplante Erweiterung des Kaiser Wilhelm-Kanals	Geplanter Panamakanal (nach dem Bericht des Ingenieurbeirates) Schleusenkanal (26 m Hebung)	Geplanter Panamakanal (nach dem Bericht des Ingenieurbeirates) Meeresspiegelkanal	Bemerkungen
1	Bauzeit	10½ Jahre (1859 bis 1869)	8 Jahre (1887 bis 1895)	—	geschätzt auf 7 bis 8 Jahre	geschätzt auf 7½ bis 9 Jahre	geschätzt auf 12 bis 13 Jahre	—
2	Länge	161 km, davon entfallen 38,8 km auf Seen	98,7 km	161 km	98,7 km	89,9 km	89,9 km	—
3	Schleusen							[1]) einschl. der 4 alten Schleusen. [2]) Abmessungen der neuen Schleusen. [3]) Unter gewöhnlich. Kanalwasser. [4]) Flutschleuse bei Panama.
	a) Zahl der Gefällstufen	—	2	—	2	3	—	
	b) Zahl der Schleusen	—	2 × 2 = 4	—	2 × 4 = 8[1])	6 × 2 = 12	1[4])	
	c) Länge zwischen den Toren	—	150 m	—	330 m[2])	305 m	305 m	
	d) Lichte Breite	—	25 m	—	45 m	30,5 m	30,5 m	
	e) Tiefe	—	9,6 und 10 m	—	13,77 m[3])	12,9 m[3])	12,2 m	
4	Kanalprofil: a) Tiefe der Sohle unter Mittelwasser	8 m (erst i. J. 1871 überall vorhanden), bis 1904 auf 9 m vergrößert	9 m	10 bis 10,5 m, je nach der Bodenart	11 m (spätere Vertiefung auf 13,5 bis 14 m offengelassen)	13,7 m	12,2 m	Mit dem Umbau des Profils am Suezkanal ist im Jahre 1886 begonnen worden.
	b) Breite der Sohle	22 m, bis 1905 auf 37 m in 8 m Tiefe verbreitert	22 m	48 m in 9 m Tiefe	44 m in 11 m Tiefe (also in 9 m Tiefe 52 m)	in den neu entstehenden Seen 305 m, im Culebraeinschnitt 60,9 m	in den Felseinschnitten 60,9 m, sonst 45,7 m in 12,2 m Tiefe	

	c) Breite d. Wasserspiegels	100 m bei niedrigem Gelände, 58 m bei hohem Gelände	67 m	129 bzw. 117 m	102 m	in den Seen bis 7 km, im Culebraeinschnitt 63,4 m	63,4 bzw. 86,9 m	—
	d) Wasserführender Querschnitt	405 bis 320 qm	413 qm	793 bis 843 qm	825 qm	758 qm	758 qm	—
5	Die kleineren Halbmesser der Krümmungen	1200 m, im Timsahsee 1905 auf 2000 m vergrößert	1000 m	Radien unter 2500 m erhalten 90,0 m Sohlenbreite	in zwei Kurven je 1800 m, eine von 2000 m und eine von 2500 m, die übrigen größer als 2500 m bis zu 6000 m	2500 m	2500 m	—
6	Zahl und Durchschnittsentfernungen der Ausweichen	12 Stationen in 10 bis 12 km Entfernung (außer den Ausweichen in den Seen)	7 Stationen in 12 km Entfernung voneinander	24 Stationen in 5 km Entfernung	11 Stationen in 8 km Entfernung	Ausweichen sind in den 24 + 7 = 31 km langen Seen vorhanden	Begegnung soll überall möglich sein	Es ist in Erwägung gezogen, sämtliche Ausweichen des Suezkanals zusammenzuziehen, so daß Begegnungen von gewöhnlichen Schiffen überall stattfinden können.
7	Sohlenbreite in den Ausweichen	35 m auf rd. 500 m, bis 1904 auf 52 m vergrößert bis 750 m Länge	60 m auf rd. 250 m Länge	100 m bei 800 m Länge (im Timsahsee)	134 m bei 600 bis 1100 m Länge	—	—	—
8	Von den Ausweichen sind m. Wendestellen ausgestattet	keine	1 (im Audorfer See)	keine	4 in rd. 20 km Entfernung	—	—	Die Zahl der Wendestellen des Kaiser Wilhelm-Kanals ist in der Zahl der Ausweichen (Nr. 6) enthalten.

*) 1. „Der Bau des Kaiser Wilhelm-Kanals" von Fülscher-Schulz. Berlin 1899.
2. „Der Suezkanal" von Vizeadmiral i. R. Edler von Pott in den „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens". Pola 1907.
3. „Report of the board of consulting engineers for the Panama Canal." Washington 1906 — sowie der Bericht des Kriegsministers Taft an den Präsidenten Roosevelt 1906.

Laufende Nummer	Benennung	Die erste Anlage des Suezkanals	Die erste Anlage des Kaiser Wilhelm-Kanals	Die geplante Erweiterung des Suezkanals	Die geplante Erweiterung des Kaiser Wilhelm-Kanals	Geplanter Panamakanal (nach dem Bericht des Ingenieurbeirates) Schleusenkanal (26 m Hebung)	Geplanter Panamakanal (nach dem Bericht des Ingenieurbeirates) Meeresspiegelkanal	Bemerkungen
9	Fahrgeschwindigkeit für die Stunde	bis 1874: im Mittel 3,8 km bei 7 m Tiefgang; bis 1883: im Mittel 5,8 km bei gleichem Tiefgang; bis 1899: im Mittel 8,8 km bei 7,88 m Tiefgang und Tag- und Nachtfahrt; seit 1905: im Mittel 10 km bei 8 m Tiefgang	1906: 15 km pro Stunde; bei Schiffen von mehr als 2000 Reg.-Tonnen brutto und mehr als 5 m Tiefgang 12 km pro Stunde	11 bis 18,5 km	Bestimmungen werden später getroffen	11,1 bis 14,8 km, in den Seen größer	11,1 bis 14,8 km	—
10	Bau- bzw. Anschlagskosten	bis 1869: 346 Mill. Mark, bis 1905 (Bauwert) rd. 493 Mill. Mark	156 Mill. Mark	101 Mill. Mark (Spalte 3 und 5 zusammen 594 Mill. Mark)	220 Mill. Mark (Spalte 4 und 6 zusammen 376 Mill. Mark)	geschätzt auf 588 Mill. Mark	geschätzt auf 1037 Mill. Mark	—
11	Unterhaltungs- und Betriebskosten	Mark 1870: 15,1 Mill. jährlich, 1904: 33 Mill. jährlich	Mark 1896: 2,07 Mill. 1900: 2,49 Mill. 1905: 2,56 Mill.	—	—	geschätzt auf 10,08 Mill. Mark	geschätzt auf 9,912 Mill. Mark	—
12	Jahreseinnahmen	Mark 1870: 7,4 Mill. 1875: 23,1 „ 1880: 31,8 „ 1885: 49,8 „ 1890: 53,9 „ 1895: 62,7 „ 1900: 72,6 „ 1905: 93,8 „	0,6 Mill. Mark 2,13 „ „ 2,8 „ „	—	—	—	—	In den Einnahmen des Suezkanals sind solche aus dem Süßwasserkanal, den Fähren und dgl. enthalten.

13	Zahl der durchfahrenden Schiffe	1870: 486 1875: 1494 1880: 2026 1885: 3624 1890: 3389 1895: 3434 1900: 3441 1905: 4116	5 258 29 045 33 147	—	—	—	—	—
14	Registertonnen	1870: 0,4 Mill. 1875: 2,0 " 1880: 3,0 " 1885: 6,3 " 1890: 6,9 " 1895: 8,4 " 1900: 9,7 " 1905: 13,1 "	0,8 Mill. 4,3 " 5,8 "	—	—	geschätzt auf 80 Mill. netto jährlich	80 Mill. Tonnen netto	—
15	Verkehrstarif	pro Tonne 1870: 8 Mark netto 1872: 8 " brutto 1874: 10,4 " " 1877: 10 " netto 1879: 9,6 " 1882: 8,8 " 1884: 8,0 " 1899: 7,2 " 1903: 6,8 " 1906: 6,2 "	1. für die Durchfahrt von beladenen Fahrzeugen: bis 400 Reg. Tonnen netto 0,60 Mark/Tonne, für überschießende Reg. Tonnen 0,20 bis 0,40 Mark/Tonne mehr. 2. an Schlepplöhnen: bis 200 Reg. Tonnen netto 0,40 Mark/Tonne, für überschießende 0,30 Mark/Tonne. Kleinere und unbeladene Schiffe haben ermäßigten Tarif.	—	—	—	—	—

erfordern. Auch in den übrigen deutschen Ostseehäfen können die Einfahrtsrinnen vertieft werden, wenn auch nicht so leicht wie in den letztgenannten Häfen. Kopenhagen kann seine jetzige Tiefe von 9,3 m auf vielleicht 13 m bringen.

Nach alledem darf man annehmen, daß das Gesetz zur Erweiterung des Kaiser Wilhelm-Kanals auf die Möglichkeit einer weiteren Entwicklung des Schiff- und Hafenbaues in vollem Maße Rücksicht genommen hat. Die gegenwärtig in erster Linie aus militärischen Rücksichten gewählten Abmessungen werden auch bei einem außerordentlichen wirtschaftlichen Aufschwung des Ostseegebietes ausreichen.

In der vorstehenden Zusammenstellung (siehe S. 722 bis 725) seien zum Schluß noch einige Vergleichspunkte über den Kaiser Wilhelm-Kanal, den Suezkanal und den geplanten Panamakanal geboten.

Eich.

Die Blockade von Port Arthur.

(Mit 1 Karte und 1 Skizze im Text.)

II. Die enge Blockade.

Die japanische Flotte hatte etwa am 20. April 1904 die leichten Streitkräfte aus der Tsuschima-Stellung herangezogen und ging nun zu einer engeren Blockade über, bei der zunächst die Elliot-Inseln der ganzen Flotte als Stützpunkt dienten.

Die Stärke und Kriegsgliederung der Blockadeflotte war ungefähr folgende:

Flottenchef: Vizeadmiral Togo.

Gros: I. Geschwader: Linienschiffe „Mikasa", „Asahi", „Schikischima", „Hatsuse", „Yaschima", „Fuji". Aviso: „Tatsuta".

Aufklärungsgruppen:

a) Panzerkreuzer „Nischin", „Kasuga"; Aviso „Tschihaya".
b) Panzerkreuzer „Yakumo", „Asama"; Aviso „Miyako".
c) Geschützte Kreuzer „Kasagi", „Tschitose", „Takasago", „Yoschino".
d) Geschütze Kreuzer „Haschidate", „Matsuschima", „Itsukuschima", altes Linienschiff „Chinyen".
e) Geschützte Kreuzer „Akaschi", „Idzumi", „Tschiyoda", „Akitsuschima".

Torpedobootsverbände: 4 Zerstörergruppen (ungefähr 15 Zerstörer); etwa 10 Torpedobootsgruppen (ungefähr 40 Torpedoboote).

Kriegschiffe zur Verfügung des Flottenchefs: altes Linienschiff „Fuso"; Panzerkanonenboot „Haiyen".

Kanonenboote „Oschima", „Akagi", „Uji", „Tschokai", „Tsukuschi", „Maya", „Kaimon", „Atago".

Aviso „Yayeyama"; etwa 5 Torpedobootsgruppen.

Troßschiffe: etwa 12 Hilfskreuzer (teilweise als Truppentransporter verwandt); 3 Torpedodepotschiffe, 3 Torpedobegleitschiffe, 3 Streuminendampfer, etwa 10 Werkstattschiffe, 3 Lazarettschiffe, 1 Kabeldampfer, 2 Destillierschiffe, 2 Tankdampfer, 2 Proviantschiffe; eine Anzahl Transportschiffe für Munition, Kohlen und Material.

Die in der Korea-Straße stehenden Streitkräfte:

Chef: Vizeadmiral Kamimura.

Gros: II. Geschwader: Panzerkreuzer „Idzumo", „Iwate", „Tokiwa", „Adzuma".

Aufklärungsgruppe: Geschützte Kreuzer „Naniwa", „Takatschio", „Niitaka", „Tsuschima", „Suma".

Torpedobootsverbände: 1 Zerstörergruppe (4 Zerstörer); 2 bis 3 Torpedobootsgruppen (8 bis 12 Zerstörer).

Stützpunkt: Takeschiki auf Tsuschima.

Die Stärke der russischen Flotte gegen Ende April war noch die folgende:

In Port Arthur:

Schlachtflotte: 6 Linienschiffe: „Zessarewitsch", „Retwisan", „Pobjeda" (alle drei schwer havariert), „Poltawa", „Ssewastopol", „Peressjwät".

1 Panzerkreuzer: „Bayan“; 4 geschützte Kreuzer: „Pallada“, „Askold“, „Diana“, „Nowik“.

Torpedoboote: 10 Boote der I. Abteilung, 12 Boote der II. Abteilung. (Davon etwa 10 nicht gefechtsbereit.)

Küstenverteidigung: Kanonenboote „Bobr“, „Giljak“, „Gremjaschtschi“, „Otwaschny“, „Rasboinik“, „Sabjaka“.

Minenfahrzeug: „Amur“; Torpedokreuzer: „Wssadnik“, „Gaidamak“.

Nebendienst: „Bogatyr“, „Jermak“, Pumpendampfer „Ssilatsch“; 2 Lazarettschiffe: „Mongolia“, „Angara“; zahlreiche kleine Dampffahrzeuge.

In Wladiwostok:

3 Panzerkreuzer: „Rossija“, „Gromoboi“, „Rurik“; 1 geschützter Kreuzer: „Bogatyr“; etwa 8 kleine Torpedoboote; Hilfskreuzer „Lena“ und einige Werftfahrzeuge.

Die Aufgaben der Blockadeflotte. Der Anlaß zum Übergang in die engere Blockadestellung war die Überzeugung gewesen, daß die russische Flotte infolge des Vorgehens der japanischen Armee gegen Port Arthur den Durchbruch nach Wladiwostok versuchen würde. Das Verhindern dieses Durchbruchs sowie der Vereinigung der getrennten Teile blieb die eine Aufgabe der Blockadeflotte. Ihre zweite Aufgabe, Sicherung der Armeetransporte und Landungen, wurde mit dem Heranschieben der Ausschiffungsplätze an die Basis der russischen Flotte immer schwieriger; sie veranlaßte schließlich, daß das Blockadegros sich in so gefährliche Nähe des Hafenausganges begab, daß ihm durch Minen, denen es nicht hätte ausgesetzt werden dürfen, Verluste zugefügt wurden.

Das Vorgehen der Armee ist vielfach von der Flotte vorbereitet und unterstützt worden. Solche Nebendienste der Flotte sind von großer Bedeutung für den Enderfolg gewesen; sie werden in der weiteren Schilderung getrennt vom Blockadedienst Erwähnung finden.

Für die Durchführung der Blockade wurde folgende Verteilung und Aufstellung angeordnet:

Station	Aufgabe	Stärke	Stellung bei Tage	Stellung bei Nacht
Vorposten	Beobachtung der Hafeneinfahrt, Meldung über das Auslaufen von Streitkräften	Etwa 2 Zerstörer- oder Torpedobootsgruppen	In Sichtweite östlich und südöstlich der Einfahrt	Unbekannt, aber wahrscheinlich näher an der Einfahrt
Unterstützungsgruppe	Fühlungnehmen mit auslaufendem Gegner. Schutz der Vorposten gegen leichte Streitkräfte	1 Division geschützter Kreuzer	10 bis 15 Seemeilen hinter den Vorposten	Wahrscheinlich 5 Seemeilen hinter den Vorposten
Vorpostengros	Fühlunghalten. Aufnahmestellung für die leichten vorgeschobenen Streitkräfte	2 Panzerkreuzer und 1 Division geschützter Kreuzer	15 bis 20 Seemeilen hinter der Unterstützungsgruppe	Etwa 40 Seemeilen hinter der Unterstützungsgruppe

Station	Aufgabe	Stärke	Stellung bei Tage	Stellung bei Nacht
Nachrichten-übermittler	Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen Vorpostengros und Gros	Einzelne Kreuzer oder Avisos	Zwischen Vorposten und Gros	
Gros	Die Schlacht	Die Linienschiffe. (Nachts 2 bis 3 Zerstörergruppen für den Marsch-Sicherungsdienst)	Zwischen Round Island und Schantung-Nordost-Vorgebirge oder im Stützpunkt Elliot-Inseln	

Vorgehen des Heeres. Das Heer beabsichtigte, Transporte an der Südküste Liautungs zu landen, sobald die I. Armee den Yalu-Übergang erzwungen hatte und dadurch in der Lage war, der Mandschurei-Armee bei einem Vorstoß gegen die landenden Truppen in die Flanke zu fallen. Die Landungen wurden aber auch sofort nach dem Yalu-Übergang notwendig, um das Vorrücken der I. Armee gegen einen Flankenangriff von seiten der auf Kwangtung stehenden russischen Truppen zu decken.

Ende April stand die I. Armee vor dem Yalu, während die fechtenden Truppen der II. Armee (I., III. und IV. Division, eine Feldartillerie-Brigade) in Tschinampo auf Transportern bereit zur Landung waren.

Die Rückendeckung der I. Armee gegen einen etwaigen Aufstand in Korea war durch ein Bündnis mit Korea und die Formierung einer Besatzungsarmee aus Reservetruppen gesichert.

Die Hauptarmee der Russen stand zu dieser Zeit in der Linie Liauyang—Kaiping, auf Kwangtung standen 40 000 Mann, am Yalu etwa zwei Infanterie-Divisionen mit sechs Feldbatterien, die das japanische Vorgehen möglichst lange aufhalten sollten. Den gleichen Zweck hatte ein von Osten her unternommener Vorstoß gegen die japanische Flanke. Dieser wurde durch die in Gensan gelandeten Truppen abgewehrt.

Am 1. Mai fand der Yalu-Übergang statt. Die Russen wurden bei dem Versuch, den Gegner aufzuhalten, in einen ernsthaften Kampf verwickelt und entscheidend geschlagen. Sie mußten entgegen ihrem ursprünglichen Plan, der stets erneuten Widerstand an den Gebirgspässen vorsah, gleich soweit zurückgehen, daß die Japaner bis Föngwangtschöng vorrücken konnten. Die Flotte hat beim Yalu-Übergang die Armee unterstützt, indem sie ermöglichte, daß im Schutz einiger Torpedo- und Kanonenboote schwere Geschütze des Feldheeres an der Yalu-Mündung gelandet wurden, und indem sie am Tage der Schlacht durch ihr Feuer einen großen Teil der russischen Artillerie auf dem rechten Flügel, der von der japanischen Armee gar nicht angegriffen wurde festhielt.

Nach dem Erfolge am Yalu konnte die II. Armee gelandet werden; die Landung sollte in der Yentau-Bucht, nur etwa 60 Seemeilen von Port Arthur, erfolgen.

Die Blockadeflotte. Togo scheint die Sicherung der Landung in so großer Nähe des Gegners durch die Bewachung der feindlichen Streitkräfte allein nicht für

genügend gehalten zu haben. Er ließ, um dem Gegner das Auslaufen zu erschweren, in der Nacht vom 28./29. April durch Torpedoboote zahlreiche Minen vor der Hafeneinfahrt legen und versuchte am Tage nach dem Yalu-Übergang nochmals, die feindlichen Streitkräfte für einige Zeit durch mechanische Sperrung der Einfahrt ganz von der See fernzuhalten.

Dritter Sperrversuch. Für diesen Sperrversuch waren 12 Dampfer vorbereitet, welche am 2. Mai abends gegen die Einfahrt vorgeschickt wurden. Wie bei den früheren Sperrunternehmungen gingen zuerst 2 Zerstörergruppen zum Rekognoszieren und Bewachen der Einfahrt vor. Ihnen folgten, begleitet von 2 Kanonenbooten, 1 Zerstörer- und 2 Torpedobootsgruppen, die Dampfer. Es war mondhell und stürmisch. Um 2 Uhr nachts kam der erste Sperrdampfer auf die reguläre Minensperre und alarmierte infolge Detonation einer Mine die Verteidigung. Die beiden Wachttorpedoboote gingen sofort in See, mußten aber vor dem Feuer der eigenen Batterien umkehren. Sieben weitere Sperrdampfer kamen dann nacheinander bis zur Einfahrt; die meisten gerieten auf die Minen und sanken außerhalb der Balkensperre, nur zwei durchbrachen die Sperre und wurden innerhalb dieser so günstig versenkt, daß sie das Fahrwasser für große Schiffe auf etwa eine Kabellänge verengten. Der Sperrunternehmung folgte am nächsten Tage die Rekognoszierung. Morgens 6 Uhr erschien zur Aufnahme der Torpedoboote eine Kreuzerdivision, der schon um 9 Uhr Togo mit seinem Gros folgte. Dies blieb während des Tages vor Port Arthur und ging vor Dunkelwerden in seine Blockadestellung zurück. Nach den Meldungen der geretteten Teilnehmer an dem Sperrversuch und der Torpedoboote kam Togo zu der Überzeugung, daß die Sperrung diesmal gelungen sei. In dieser Ansicht wurde er dadurch bestärkt, daß kein russisches Fahrzeug den Hafen verließ.

Vorgehen der Armee. Die Nachricht, daß der Weg nun ganz sicher sei, war das Signal zum Überführen und Landen der II. Armee. Die Landungsstelle — Yentau-Bucht — liegt dicht bei den Elliot-Inseln (siehe Karte des Blockadeschauplatzes, Maiheft) und war dadurch bei späteren Nachsendungen vorzüglich gedeckt. Am 5. Mai erfolgte die Landung, die durch das Feuer einiger Kanonenboote, welche dort stehende russische Posten vertrieben, und ein Marinelandungskorps vorbereitet wurde.

Die ausgeschifften Truppen nahmen sofort Stellungen ein, welche den Landungsplatz gegen Überraschungen sicherten, und schickten Patrouillen, deren Tätigkeit in Port Arthur an der Unterbrechung der Bahn- und Telegraphenverbindung bemerkt wurde, gegen den Feind vor. Die Landung wurde durch schweres Wetter verzögert, so daß erst nach einigen Tagen ein Weitervorrücken der Armee erfolgen konnte. Diese ging zunächst nach Norden (III. und IV. Division), um die Bahn möglichst weit in Besitz zu nehmen und die russischen Armeeteile zu trennen. Ihre Bewegung wurde durch die I. Division, welche am 15. Mai die Höhen 8 km nördlich von Kintschau besetzte, gegen Rückenangriff von Kwangtung her gedeckt. Sobald Verstärkungen eintrafen, wurden die III. und die IV. Division durch die am 15. Mai gelandete V. Division abgelöst und gingen mit der I. Division gemeinsam gegen die russische Kintschau-Stellung vor. Die Absicht der Armee war dabei in erster Linie, Dalni und Talienwan als Ausschiffungshäfen für Zufuhren und Geschütze zu gewinnen, um die vorhandene Eisen-

bahn für den Landkrieg ausnutzen zu können; in zweiter Linie sollte Port Arthur durch Wegnahme der Kintschau-Enge von seinen rückwärtigen Landverbindungen abgeschnitten und dadurch das Vorgehen des Heeres gegen Port Arthur eingeleitet werden.

Nebendienst der japanischen Flotte. Der Flotte fiel die Nebenaufgabe zu, das Vorgehen der Armee nach Möglichkeit zu erleichtern. Bei einem Angriff gegen die russischen Kintschau-Stellungen konnten Schiffe von der Talienwan-Bucht, Kerr-Bucht und Kintschau-Bucht aus in den Kampf eingreifen; man begann daher, diese Gewässer nach Minen abzusuchen. In der Talienwan-Bucht gab man dies indessen sofort wieder auf, weil schwere Landbatterien die Minensuchabteilungen zu sehr gefährdeten; in der Kerr-Bucht wurden Minensucharbeiten durch Torpedoboote im Schutz von Kreuzern ausgeführt. Am 12. Mai verloren die Japaner dabei Torpedoboot „Nr. 48", am 14. Mai den Aviso „Miyako". Die Arbeiten wurden zwar fortgesetzt, scheinen aber bis zum Kampf um die Kintschau-Position noch nicht beendet gewesen zu sein, denn von der Kerr-Bucht aus haben japanische Schiffe am Kampf nicht teilgenommen. Die schützenden Kreuzer mußten mehrfach Feldbatterien, die auf der Takuschan-Halbinsel Stellung nahmen und das Minensuchen störten, unter Feuer nehmen, sie haben auch gelegentlich Abteilungen gelandet, um Telegraphenlinien und Signalstationen zu zerstören.

Das Minensuchen in der Kintschau-Bucht sollte am 15. Mai anfangen. Zu diesem Zweck gingen eine Kreuzerdivision, mehrere Kanonenboote und Torpedoboote von den Elliot-Inseln dorthin in See. Diese Abteilung passierte gerade Port Arthur, als „Hatsuse" und „Yaschima" auf Minen gekommen waren. Die Kreuzer blieben bei der Unfallstelle, während die übrigen Fahrzeuge ihren Weg fortsetzten.

Der Blockierte. Das Minenlegen der Japaner in der Nacht vom 28./29. April war bemerkt worden und war für die Russen die Veranlassung, mit verstärkten Mitteln Minen zu suchen. Nach dem Sperrversuch vom 2./3. Mai war die Einfahrt zwar für Schiffe jeder Größe passierbar geblieben, jedoch so verschoben, daß einzelne Schiffe, z. B. „Pobjeda" und „Peresswjät", vor dem Auslaufen ihre Kohlen nur noch bis zu drei Viertel des Gesamtkohlenfassungsvermögens auffüllten, während die übrigen Linienschiffe überhaupt keine Kohlenzuladung mehr nahmen. Im ganzen lagen jetzt 21 gesunkene Dampfer in und vor der Einfahrt, außerhalb der Dampfer die regulären Minensperren mit Kontaktminen. Ohne Fahrwasserbezeichnung war das Passieren sogar für Torpedoboote schwierig. Daher wurden nachts ständig einige Torpedoboote in der Takhe-Bucht stationiert, die von dort aus weiteren Sperrversuchen entgegentreten sollten. Am 5. Mai kam die Nachricht, daß die Japaner nahe Pitsewo (östlich von Yentau) landeten, nach Port Arthur. Der Statthalter reiste nach Mukden ab und übergab das Kommando der Flotte bis zu der erwarteten Ankunft des designierten Flottenchefs, Vizeadmirals Skrydlow, an Kontreadmiral Witthöft, seinen bisherigen Chef des Stabes; dieser heißte seine Flagge auf „Ssewastopol", deren Kommandant, Kapitän v. Essen, vorläufig nebenamtlich Chef des Stabes wurde.

Die Landungen des Feindes an einem bekannten Platz, kaum 90 Seemeilen von Port Arthur entfernt, forderten geradezu einen Angriff von seiten der Russen heraus. Der Statthalter schickte noch von der Bahn ein Telegramm an Witthöft, in dem er ihm vorschlug, die Torpedoboote anzusetzen. Witthöft berief daher die Unterführer zu

einer Beratung über diese Frage. Fahrbereit waren 3 Linienschiffe, 1 Panzerkreuzer, 4 Kreuzer und 12 Torpedoboote. Die Sitzung sollte Klarheit darüber schaffen, ob jetzt der richtige Zeitpunkt sei, die Torpedoboote voll einzusetzen, während man die Schiffe immer noch für ein gemeinsames Vorgehen mit den erhofften Verstärkungen schonen zu sollen glaubte. Die Chefs der beiden Torpedobootsabteilungen erklärten: „Die Nacht ist jetzt etwa $8^1/_2$ Stunden lang, letztes Mondviertel, Pitsewo etwa 90 Seemeilen entfernt. Liegen die Transporter dort, so ist zweifellos eine zwei- bis dreifache Sicherung von Kreuzern und Zerstörern vorgesehen. Kommen die Boote trotz dieser Hindernisse zum Angriff, so stehen sie auf dem Rückwege bei Hellwerden noch in Höhe von Dalni und sind sämtlich verloren, wenn nicht gefechtsstarke Schiffe zur Aufnahme entgegengehen. Sehr wahrscheinlich schicken aber die Japaner ihre Transporter nachts in See. Dann hat nur ein Angriff von der koreanischen Küste her Aussicht auf Erfolg. Einen solchen Angriff können nur die Boote der I. Abteilung, welche für mehr als 2 Tage Kohlen haben, ausführen. Man riskiert dabei den Verlust aller Boote, wenn man sie nicht von Kreuzern begleiten läßt."

Das Resultat der Sitzung war, daß man auf ein Vorschicken der Boote verzichtete, weil es ohne Mitgabe gefechtsstarker Schiffe zwecklos sei. Diese Schiffe wollte man aber der Gefahr, von Minen oder dem überlegenen Gegner vernichtet zu werden, nicht aussetzen, da dann das aus Kronstadt erwartete Geschwader in ihnen keine Unterstützung mehr finden würde.

Eigentlich war gefragt, ob es Zeit sei, die Torpedoboote voll einzusetzen, nicht aber, ob ein Teil dabei erhalten werden könnte. Die Führer waren jedoch, wie diese Sitzung zeigt, so im Bann der Idee, ihre Streitkräfte für eine spätere Entscheidung aufsparen zu müssen, daß jede energische Unternehmung in Bedenken und Zaudern erstickte. Von einzelnen Offizieren ist zwar ausgesprochen worden, daß man den nachgeschickten Flottenteilen am meisten nützen würde, wenn man — auch mit Verlust der eingesetzten Kräfte — Kampfeinheiten des Gegners, der keine Materialreserve hatte, vernichtete. Dieser Gedanke hat aber keinen Anklang gefunden.

Landverteidigung. Die Unterbrechung der Bahnverbindung durch die japanischen Vorposten war zwar anfangs nur von kurzer Dauer, zeigte aber dem Festungskommandanten, daß er auf weitere Verstärkungen und Zufuhren mit der Bahn nicht mehr rechnen könne. Da die Befestigungsanlagen noch sehr der Vervollständigung bedurften, Material und Personal dazu aber fehlten, wandte er sich an den Flottenchef mit dem Ersuchen um Unterstützung.

In einer gemeinsamen Sitzung von Armee- und Marineoffizieren wurde beschlossen, daß die Flotte so viele Geschütze zur Verstärkung der Landfronten abgeben sollte, wie es möglich sei, ohne ihren Gefechtswert wesentlich herabzusetzen. Am 12. Mai kam dann eine Verfügung des Statthalters heraus, daß dreiundzwanzig 15,2 cm-, sechs 12 cm-Kanonen und zahlreiche leichte Geschütze an die Landbefestigungen abzugeben seien. Jedem Schiff wurde ein bestimmter Teil der Landfront zugewiesen, in welchem es mit Bordpersonal und zugeteilten Armeeoffizieren eigene Geschütze aufstellen mußte. „Peresswjät" hat z. B. fünf 15 cm-Kanonen an Land gegeben. Vom Hilfskreuzer „Angara", der dann als Lazarettschiff eingerichtet wurde, wahrscheinlich auch schon von „Rasboinik" und „Sabjaka" wurden alle Geschütze an Land gebracht.

Die Mannschaften der Kwangtung-Flottenequipage wurden zum Dienst in den Land- und Seeforts zur Verfügung gestellt.

Das Personal zur Verteidigung Kwangtungs und Port Arthurs hatte nunmehr etwa folgende Stärke:

Infanterie	etwa	29 000	Mann	
Kavallerie	"	160	"	
Feldartillerie	"	2 300	"	(etwa 60 Geschütze)
Festungsartillerie	"	4 000	"	
Technische Truppen	"	440	"	
Freiwillige usw.	"	2 600	"	
Von der Kwangtung-Flottenequipage	"	4 000	"	
Gesamtzahl	etwa	42 500	Mann.	

Die Landtruppen standen teilweise in den vorbereiteten Verteidigungsstellungen in der Kintschau-Enge, teilweise in Port Arthur.

Die Blockadeflotte. Vor Port Arthur war täglich die Blockadeflotte in Sicht, deren Bewegungen von Land aus genau zu beobachten waren.

Togo hatte durch Zeitungsnachrichten sehr schnell erfahren, daß seine Annahme, die vorläufige Sperrung der Einfahrt sei in der Nacht vom 2./3. Mai gelungen, ein Irrtum gewesen war. Die Verantwortung für die Sicherheit der Armeetransporte und Landungen zwang ihn deshalb, den Gegner so eng zu blockieren, daß er keine offensiven Vorstöße gegen die Landungsplätze machen konnte. Infolgedessen gingen seine Vorposten noch näher an die Einfahrt, und ein Gros, welches stark genug erschien, um den intakten Linienschiffen des Gegners entgegenzutreten, blieb in Signalweite hinter den Vorposten. Diese Einschließung der feindlichen Streitkräfte erhöhte natürlich die Gefahr, der das Blockadegros ausgesetzt war, erheblich; doch mußte Togo, da er nicht annehmen konnte, daß die russische Flotte sich ganz passiv verhalten würde, einen so großen Einsatz wagen.

Minenlegen am 14. Mai. Die Russen beobachteten, daß die japanischen Linienschiffe sich täglich in gleichem Abstande von der Einfahrt zeigten und beim Auf- und Abdampfen stets einen bestimmten Punkt, der sich durch Peilungen festlegen ließ, passierten. Auf diese Beobachtung stützte sich der Plan, den Gegner durch eine dort gelegte Minensperre zu schwächen, der am 14. Mai bei günstigem Wetter zur Ausführung kam. Es war an diesem Tage nebelig, doch lag der Nebel so tief, daß die Mastspitzen der feindlichen Schiffe von den Anhöhen aus zu sehen waren. „Amur“ lief in Begleitung von vier Torpedobooten, die gegebenenfalls feindliche Vorpostenboote abwehren sollten, zum Minenlegen aus, wobei er sich nach den Bergspitzen genau orientieren konnte. Es glückte ihm, unbeobachtet fünfzig Minen an der beabsichtigten Stelle zu werfen, obgleich man von Bord aus in Süd und Ost die Masten japanischer Schiffe sichtete.

Der 15. Mai. Am 15. Mai bestand das Blockadegros aus „Hatsuse“, „Yaschima“, „Schikischima“; bei ihm befanden sich der geschützte Kreuzer „Kasagi“ und der Aviso „Tatsuta“. Die Schiffe hielten sich auf den gewöhnlichen Kursen vor Port Arthur und hatten den durch die russischen Minen verseuchten Platz schon einmal ohne

Störung passiert, als beim zweiten Male das Spitzenschiff „Hatsuse“ auf eine Mine lief und am Heck havariert wurde. „Yaschima“ schor aus und kam schnell hintereinander auf zwei Minen. Das Schiff hatte sofort starke Schlagseite, blieb aber flott, konnte die eigenen Maschinen benutzen und ging mit kleiner Fahrt auf Kurs nach den Elliot-Inseln. „Tatsuta“ folgte der „Yaschima“, während die beiden andern Schiffe bei „Hatsuse“ blieben. „Yaschima“ bekam allmählich immer mehr Schlagseite, mußte nach einigen Stunden von der Mannschaft verlassen werden und kenterte. Da „Hatsuse“ bewegungsunfähig war, machte „Kasagi“ den Versuch, sie in Schlepp zu nehmen, während „Schikischima“ sich in der Nähe hielt.

Kurz nach Mittag erfolgte unter „Hatsuse“ eine zweite Minenexplosion, die in 1½ Minuten den Untergang des Schlachtschiffes herbeiführte. Die Mannschaften wurden zum größten Teil von den anderen Schiffen — es waren inzwischen die Kreuzer der auf dem Marsche nach der Kintschau-Bucht begriffenen Abteilung (vergl. S. 731) hinzugekommen — gerettet.

Von Port Arthur aus war sowohl die Beschädigung der „Yaschima“ als auch der Untergang der „Hatsuse“ beobachtet worden.

In der vorhergehenden Nacht hatte man vor der Einfahrt japanische Torpedoboote gesehen, welche Minen gelegt haben konnten; trotzdem war am 15. Mai nicht nach Minen gesucht worden, weil Sonntag war. Als nun der Erfolg der eigenen Minen beobachtet wurde, konnte Witthöft sich aus Furcht vor den feindlichen Minen nicht entschließen, Linienschiffe und Kreuzer zur Ausnutzung der günstigen Lage hinauszuschicken. „Poltawa“ hatte Dampf, die Kreuzer und anderen Linienschiffe hätten forciert Dampf aufmachen können. Aber nur die Torpedoboote erhielten Befehl, sofort in See zu gehen und den Feind zu beunruhigen, jedoch nicht bei Tage anzugreifen. Sechzehn Torpedoboote, acht von jeder Abteilung, liefen aus. Die Verabredung der Abteilungschefs sah vor, daß die kleineren Boote der II. Abteilung den Gegner belästigen und die Aufmerksamkeit auf sich lenken sollten, während die acht größeren Boote ihn umgehen und nachts angreifen wollten. Dieser Plan kam nicht zur Ausführung, weil inzwischen die schon erwähnten Kreuzer bei den Linienschiffen eingetroffen waren und beide Abteilungen in den Hafen zurückjagten.

Der 15. Mai brachte den Japanern noch einen weiteren empfindlichen Verlust. Der Nebel, welcher am 14. Mai dem „Amur“ erlaubt hatte, unbemerkt Minen zu legen, hat scheinbar bis gegen Morgen des 15. angehalten. Unter anderen Kreuzern taten „Kasuga“ und „Yoschino“ in der Nacht vom 14./15. Blockadedienst. Gegen 2 Uhr nachts wurde bei einem noch nicht näher aufgeklärten Zusammentreffen „Yoschino“ von „Kasuga“ so schwer gerammt, daß sie verloren ging, wobei nur ein Teil der Mannschaft gerettet werden konnte.

Togo war an diesem Tage mit drei Linienschiffen und zwei Panzerkreuzern in der Basis, während „Nischin“ mit einer Aufklärungsgruppe das Minensuchen in der Kerr-Bucht überwachte.

Weitere Tätigkeit der japanischen Flotte. Noch am Abend des 15. Mai setzte die nach der Kintschau-Bucht bestimmte Kreuzergruppe ihren Marsch fort, rekognoszierte am 16. Mai die Küste bis Kaiping und unterstützte dann die Fahrzeuge beim Minensuchen in der Kintschau-Bucht. Dabei nahm sie die frei an der

Küste fahrende Eisenbahn unter Feuer und zwang einen Zug, in dem sich zufällig Generalleutnant Stössel auf der Fahrt nach den Kintschau-Positionen befand, zur Umkehr.

Das Blockadegros blieb nach dem 15. Mai im allgemeinen außerhalb Sichtweite von Port Arthur. Es heißt, daß wenige Tage nach den erwähnten Unfällen „Asahi" auf eine schwimmende Mine traf, die am Panzer detonierte, jedoch nur einige Torpedonetzspieren beschädigte.

Der Blockierte. Die Russen blieben der Blockadeflotte gegenüber völlig passiv, sie versuchten nur mit den dem Chef der Küstenverteidigung unterstellten Fahrzeugen die Landverteidigung zu unterstützen. Man fürchtete Landungsversuche im Rücken der Kintschau-Stellung, besonders in der Pingtau-Bucht, von der ein brauchbarer Weg nach Dalni führte. Deshalb schickte man am 17. Mai abends zur Rekognoszierung Torpedoboote dorthin, um am 18. Mai dort Minen zu legen. „Nowik" und sechzehn Torpedoboote, die anscheinend zu diesem Zweck ausliefen, mußten sich indessen vor den japanischen Vorposten — drei geschützte Kreuzer, sechzehn Torpedoboote — unverrichteter Sache zurückziehen. Zu ihrer Aufnahme lief „Askold" aus, — als erstes großes Schiff nach dem Sperrversuch vom 2./3. Mai.

Minenlegen der Japaner 19./20. Mai. Den Japanern war ein Auslaufen großer Schiffe nach den eigenen Verlusten und gerade zu dieser Zeit, in der das Vorgehen gegen die Kintschau-Enge bevorstand, unerwünscht. Sie versuchten daher sofort, es durch erneutes Auslegen von Minen vor der Einfahrt zu erschweren. Bei dieser Unternehmung, die in der Nacht vom 19./20. Mai stattfand, gingen das Kanonenboot „Oschima" und der Zerstörer „Akatsuki" verloren. Das Minenlegen hatte aber den gewünschten Erfolg: Die Russen fanden in den nächsten Tagen soviel Minen, daß sie nicht wagten, zur Unterstützung bei der Verteidigung der Kintschau-Positionen große Schiffe auslaufen zu lassen. Auf die Requisition des Generalleutnants Stössel, der die Entsendung von Schiffen nach der Talienwan- und Kintschau-Bucht erbat, ist nur „Bobr" mit zwei Torpedobooten nach Dalni entsandt worden; es gelang diesen am 25. Mai, im Schutze des Nebels dorthin zu kommen. — Bei den Minensucharbeiten wurde am 21. Mai das Torpedoboot „Besschumny" havariert.

Die Wegnahme der Kintschau-Enge. Am 25. Mai hatte die aus der I., III. und IV. Division bestehende japanische Armee die (in der Karte eingezeichneten) Stellungen vor der Kintschau-Enge erreicht, ging aber erst am 26. Mai zum Angriff vor. Frühmorgens begann die Feldartillerie den Sturm vorzubereiten; sie wurde dabei durch die Geschütze von vier in der Kintschau-Bucht liegenden Kanonenbooten und einigen Torpedobooten unterstützt, die sich jedoch bei fallendem Wasser und auflandiger See bald zurückziehen mußten. Um 9 Uhr morgens ging die Infanterie vor; sie wurde auf dem linken Flügel, den „Bobr" und die beiden russischen Torpedoboote von der Hand-Bai aus unter Feuer nahmen, zum Stehen gebracht und durch eine Umgehungsbewegung russischer Infanterie sogar gefährdet. Deshalb wurde der allgemeine Angriff befohlen, der anfangs ohne Erfolg blieb, aber nachmittags, als die japanischen Schiffe in der Kintschau-Bucht wieder eingreifen konnten, am rechten

Flügel gelang. Die Russen räumten nachts ihre Stellungen und gingen bis auf die Wolfsberge zurück. Nach Beginn des Kampfes waren aus Port Arthur noch „Nowik“ und elf Torpedoboote ausgelaufen, wahrscheinlich um „Bobr“ zu unterstützen. Letzterer blieb aber nicht lange im Gefecht, da er von General Fock Befehl erhielt, sein Feuer einzustellen; vermutlich wurden die eigenen Truppen bei dem etwa um 11 Uhr angesetzten Gegenangriff durch seine Granaten gefährdet. „Bobr“ und die Boote kehrten darauf nach Dalni zurück. Die japanische Flotte stand in genügender Stärke (zwei Linienschiffe, drei Kreuzer, einige Torpedofahrzeuge), um einer Unterstützung der Armee durch die russische Flotte entgegenzutreten, etwa 20 Seemeilen östlich von Port Arthur. Gegen die Schiffe in der Hand-Bai, die unbemerkt dorthin gelangt waren, konnte sie nichts unternehmen, da die Eingänge zur Talienwan-Bucht voll von Minen lagen.

„Nowik“ und die mit ihm ausgesandten Boote kehrten um, ohne in Tätigkeit getreten zu sein; ersterer lief gegen Abend in Port Arthur ein, während die Boote nach der Kintschau-Bucht geschickt wurden, um die dort stehenden Japaner anzugreifen. Sie fanden indessen nichts; ein Boot lief auf Steine und ging verloren.

Die russische Armee fürchtete nun, daß die Japaner sofort weiter vorrücken und die Wolfsberge angreifen würden. Um dabei die Unterstützung der japanischen Truppen durch die Flotte zu verhindern, wurden schon am 27. Mai von „Amur“ in der Takhe-Bucht Minen geworfen; in den nördlichen Buchten waren bereits lange vorher Minen gelegt. Da der japanische Angriff nicht erfolgte, gingen die Russen wieder bis in die Stellung, welche in der Karte (bis 26. Juni) eingezeichnet ist, vor. Der wertvollste Punkt in dieser Stellung war der Kensan, von dem aus das ganze Vorgelände einschließlich der Talienwan-Bucht übersehen werden konnte. Um bei einem Angriff auf den Kensan der feindlichen Flotte die Teilnahme von Süden her zu erschweren, ging in der Nacht vom 2./3. Juni „Amur“ im Schutz von „Nowik“ und sechs Torpedobooten nach der Pingtau-Bucht und legte auch dort Minen. Schon am 10. Juni konnte man die Japaner beim Wegräumen dieser Minensperren, die unverteidigt bleiben mußten, beobachten, versuchte auch, sie durch Torpedoboote zu stören.

Die japanische Armee konnte ihren Erfolg in der Kintschau-Enge nicht sofort zu schnellem Nachdrängen ausnutzen, weil sie die Nachricht vom Herannahen starker feindlicher Streitkräfte zum Entsatze Port Arthurs erhielt. Am 30. Mai fand schon nahe Port Adams ein Kampf zwischen der Kavalleriespitze des von Norden anmarschierenden Stackelbergschen Korps und japanischer Kavallerie statt. Im Norden stand nur die V. Division; deshalb mußte die III. und IV. von Kintschau sofort zur Verstärkung dahin geschickt werden. Diese drei Divisionen sind dann als II. Armee im weiteren Feldzuge zusammengeblieben und haben, nachdem sie am 15. Juni den Entsatzversuch Stackelbergs abgeschlagen hatten, unabhängig von der III., vor Port Arthur gebildeten Armee gekämpft. Ende Mai erfolgten weitere Landungen bei Takuschan; dieser Ort war gewählt, weil die dort stehenden Truppen die Lücke zwischen der I. und II. Armee füllten und das Stackelbergsche Korps mit einem Flankenangriff bedrohen konnten. Aus den dort gelandeten Verbänden entwickelte sich allmählich die IV. Armee.

Die I. Division war allein bei Kintschau stehen geblieben und wurde ganz langsam durch die XI. Division verstärkt. Zunächst besetzte sie Dalni und ging dann

in eine 16 km breite Stellung, um das bisher Gewonnene gegen russische Vorstöße zu sichern. Port Arthur war damit nach der Landseite vollkommen abgeschlossen.

Die Blockadeflotte. Der Flotte fiel nun die **neue Aufgabe** zu, diese Abschließung auch nach der Seeseite durchzuführen. Admiral Togo erklärte am 26. Mai die Handelsblockade über die ganze Küste Kwangtungs; die Aufstellung der Blockadeflotte wurde infolgedessen etwas ausgedehnter, da nunmehr auch der Weg von Port Arthur in den Golf von Petschili bewacht werden mußte. Eine Skizze der ungefähren Blockadeaufstellung enthält die beiliegende Karte.

Die russische Flotte. Die Wegnahme der Kintschau-Position legte die Frage nahe, ob Port Arthur auch bei weiterem Vordringen der Japaner der Flotte genügenden Schutz bis zum Eintreffen von Verstärkungen würde bieten können. Die Forderungen, welche der Festungskommandant schon Anfang Mai an die Hilfsmittel der Flotte gestellt hatte, ließen dies zweifelhaft erscheinen. Anderseits durfte man hoffen, daß ein Entsatzversuch, der von der Mandschurei-Armee erwartet wurde, eine Belagerung der Festung verhindern würde. Für die russische Flotte trat nunmehr in noch höherem Maße als vorher die Frage in den Vordergrund: „Soll die Flotte bis zur Entscheidung in Port Arthur bleiben und sich mit allen Kräften an der Verteidigung der Festung beteiligen?“ Um diese Frage zu entscheiden, berief Kontreadmiral Witthöft am 28. Mai die Flaggoffiziere und Kommandanten zu einer Sitzung.

Die Antworten sind in folgendem Protokoll enthalten:*)

Die Anwesenden gaben ihre Meinungen, wie folgt, ab:

Kapitän 1. Ranges von Essen: „Bei der ersten Gelegenheit unverzüglich auslaufen und mit allen seetüchtigen Schiffen nach Wladiwostok gehen.“

Kapitän 1. Ranges Grammatschikow: „Mit dem Auslaufen der Flotte bis zum äußersten warten; erst im letzten Augenblick soll die Flotte auf Reede gehen und die Verteidigung Port Arthurs von dort aus unterstützen.“

Kapitän 1. Ranges Wiren: „Die Flotte soll in Port Arthur bleiben, da sie mit diesem Platz ein unzertrennliches Ganzes bildet. Die Schiffe muß man einteilen in solche, die zum Vorgehen nach der Reede bestimmt sind, und solche, die im Hafen bleiben. Letztere werden außer Dienst gestellt, ihre ganze Besatzung geht an Land und beteiligt sich an der Verteidigung der Festung.“

Kapitän 2. Ranges Fürst Liwen: „Man bleibe in Port Arthur und schaffe alle Verteidigungsmittel an Land.“

Kapitän 1. Ranges Uspjenski: „Man bleibe bis zum letzten Augenblick in Port Arthur; die Zeit wird lehren, ob das Auslaufen der Flotte nötig ist.“

Kapitän 1. Ranges Boisman: „Bis zum letzten Augenblick in Port Arthur bleiben.“

Kapitän 1. Ranges Schtschensnowitsch: „Bleiben, auf dem Lande die Verteidigung Port Arthurs unterstützen und es verlassen, wenn der Feind die Festung nimmt.“

---

*) Aus Klado: Die Kämpfe zur See im Russisch-Japanischen Kriege.

Kapitän 1. Ranges Reitzenstein: „Port Arthur auf keinen Fall verlassen."

Kontreadmiral Loschtschinski: „Bis zum Ende in Port Arthur bleiben."

Kontreadmiral Grigorowitsch: „Man bleibe bis zum letzten Augenblick in Port Arthur."

Kontreadmiral Matussewitsch*): „Auslaufen und nach Wladiwostok gehen."

Mit der Meinung der Flaggoffiziere und Kommandanten bin ich, wie schon früher ausgesprochen, vollkommen einverstanden.

gez. Kontreadmiral Witthöft.

Allen abgegebenen Äußerungen liegt der Gedanke zugrunde, daß man die Flotte bis zum Eintreffen von Verstärkungen halten müsse. Hier wird aber zum ersten Male die Idee ausgesprochen, daß man lieber nach Wladiwostok gehen solle, um dort die Verstärkungen abzuwarten. Das Resultat der Sitzung war der Beschluß, in Port Arthur zu bleiben; davon wurde dem Statthalter Meldung gemacht. Dieser schickte wenige Tage darauf den Befehl, auszulaufen und den Gegner anzugreifen. Die gleiche Forderung stellte General Stössel, als er erfahren hatte, daß in Yentau immer noch japanische Truppen gelandet wurden. Stössel erhielt die Antwort, die Schiffe müßten ihre an Land gegebenen Geschütze wieder an Bord nehmen, wenn sie angreifen sollten. Der Befehl des Statthalters führte in einer Sitzung der Unterführer am 5. Juni zu dem Beschluß, nach Fertigstellung der havarierten Schiffe zwischen dem 13. und 23. Juni auszulaufen.

Der Nachrichtenverkehr war in dieser Zeit zwar schon unsicher und langsam, wurde aber durch Dschunken, Brieftauben und chinesische Boten, die sich durch die japanischen Stellungen schlichen, dauernd aufrecht erhalten. Später haben die Japaner Port Arthur zu Wasser und zu Lande mit größerem Erfolge von der Außenwelt abgesperrt. Die Russen versuchten infolgedessen, vom russischen Konsulatsgebäude in Tschifu durch Funkspruch mit der Festung in Verbindung zu treten. Das ist ihnen aber nicht gelungen, weil sie keine Möglichkeit hatten, die verschiedenen Stationen miteinander abzustimmen.

Der Statthalter erteilte auf die Meldung, daß die Port Arthur-Flotte zwischen dem 13. und 23. Juni auslaufen würde, den Wladiwostok-Kreuzern den Befehl, in diesen Tagen möglichst viele japanische Streitkräfte auf sich zu ziehen.

Inzwischen hatte sich aber die Lage in Port Arthur schon wieder geändert. Nachdem der Beschluß auszulaufen gefaßt war, hatte man sofort begonnen, eine in die offene See führende Fahrrinne von Minen zu säubern. Da bisher nur an der Küste entlang ein Fahrwasser minenfrei gehalten war, um gelegentlich zur Unterstützung der Armee vorgehen zu können, fiel den japanischen Vorposten die veränderte Richtung auf, die von den Minensuchabteilungen eingeschlagen wurde. Zunächst störten sie diese durch Artilleriefeuer, bis russische Kanonenboote gegen sie vorgingen und den Schutz der Suchboote übernahmen; dann veranlaßten sie durch ihre Meldungen den Flottenchef, in den folgenden Nächten Minen in sehr großer Zahl vor der Einfahrt legen zu lassen. Die Wirkung dieser Maßregel zeigte sich in einer neuen Sitzung der Unterführer am 7. Juni, in welcher beschlossen wurde nicht auszulaufen, da es nutzlos

*) Nach v. Essen zum Chef des Stabes ernannt.

sei, — die Schiffe würden entweder auf Minen geraten oder durch den stärkeren Feind vernichtet werden. Mit der Meldung über diesen Beschluß wurde das Depeschenboot „Leutnant Burakow“ nach Yinkau geschickt.

Der Blockierende. In der Kriegsgliederung der Blockadeflotte war nach dem Verlust der „Hatsuse“ und „Yaschima“ eine Änderung eingetreten, indem „Nischin“ und „Kasuga“ zum Gros traten. Die beiden anderen Panzerkreuzer wurden der Unterstützungsgruppe des linken Flügels zugeteilt, da man dieser am schwersten Hilfe bringen konnte. Ein Vorpostengros ist überhaupt nicht mehr aufgestellt worden: Man rechnete damit, daß auslaufende Schiffe das durch Minen gefährdete Gebiet (mindestens 5 Seemeilen) nur mit voraufgeschicktem Minensuchgerät, also langsam, passieren würden; dann hatten die Vorpostenkreuzer aber genügend Zeit, zu sammeln und sich gegenseitig zu unterstützen. Die Nachrichtenübermittlung zum Gros hat ungestört durch Funkspruch stattfinden können; nur die kleinen Torpedoboote und ein Teil der Troßschiffe hatten keine Funkspruchεinrichtung.

Am 13. Juni kam die Nachricht vom Auslaufen der Wladiwostok-Kreuzer, die dazu führte, in der Nacht vom 13./14. von neuem vor Port Arthur Minen zu legen, da man glaubte, daß der Feind den Versuch zur Vereinigung machen würde.

Die Wladiwostok-Kreuzer. In Wladiwostok war inzwischen „Bogatyr“ ausgefallen; er war am 17. Mai nach einer Fahrt zur Poßjet-Bucht auf Grund geraten und saß noch fest. Die drei Panzerkreuzer gingen am 12. Juni nach der Korea-Straße in See; am 15. standen sie vor der Schimonoseki-Straße, vernichteten dort zwei japanische Transporter und schossen einen dritten leck. Entweder glaubte der Geschwaderchef, damit die Japaner genügend auf sich gezogen zu haben, oder er konnte an Funksprüchen erkennen, daß er bereits verfolgt wurde; er ging jedenfalls nach Norden zurück und wandte sich gegen die Tsugaru-Straße, vor der er einen englischen Dampfer mit Konterbande aufbrachte. Am 20. Juni liefen die Kreuzer wieder in Wladiwostok ein. Kamimura, der ihnen nach Norden folgte, fand sie nicht, wartete einige Tage vergeblich vor Wladiwostok und kehrte schließlich in die Korea-Straße zurück. Die Japaner glaubten, daß den Russen das Durchbrechen der Postenlinie in der Tsuschima-Stellung gelungen sei, bis sie am 21. Juni durch die Zeitungen erfuhren, daß die Kreuzer in Wladiwostok eingelaufen seien.

Der Blockierte. Das Torpedoboot „Leutnant Burakow“ kehrte am 11. Juni nach Port Arthur zurück. Acht Torpedoboote waren ihm entgegengeschickt, um sein Einlaufen zu erleichtern, und führten in Höhe der Luisen-Bucht einen Artilleriekampf mit japanischen Booten. „Leutnant Burakow“ brachte den bestimmten Befehl mit, auszulaufen und die japanische Flotte anzugreifen, sobald die Reparatur der Linienschiffe beendet sei. Gleichzeitig wurde mitgeteilt, daß man sichere Nachrichten besitze, nach denen vom Feinde „Hatsuse“, „Yoschino“, „Miyako“ und vier Torpedoboote verloren, „Fuji“, „Schikischima“, „Kasuga“, „Asama“ und zehn Torpedoboote zur Reparatur auf heimischen Werften seien.

Am 16. Juni brachten die Zeitungen die Nachricht, daß die Reparaturen aller Schiffe in Port Arthur mit bestem Erfolge beendet seien. Am 20. Juni gab sodann Kontreadmiral Witthöft durch Tagesbefehl seine Absicht bekannt, auszulaufen und zu

schlagen. Die Schiffe hatten schon vorher angefangen, ihre Geschütze und Mannschaften wieder an Bord zu nehmen.

Das Auslaufen der Flotte wurde auf den 23. Juni 4 Uhr 30 Minuten morgens, d. h. 2½ Stunden vor Hochwasser, festgesetzt. Man wollte in der Richtung auf die Elliot-Inseln vorstoßen und die Schlacht anbieten, wenn man einen etwa gleich starken Gegner fände.

Das Minensuchen war im Schutz der Kanonenboote, die häufig japanische Torpedoboote abwehren mußten, fortgesetzt worden. Da die Russen nachts nur einen Wachtkreuzer und einige Kanonenboote hinter der Balkensperre sowie einige Torpedoboote in der Takhe-Bucht stehen hatten, gelang es den Japanern fast immer, neue Minen zu legen. In der letzten Nacht (22./23. Juni) blieben sieben russische Torpedoboote auf Reede, um das Auslegen von Minen zu verhindern. Diese Boote wurden von den japanischen Vorposten überraschend angegriffen und zogen sich in die Takhe-Bucht zurück. Natürlich legten die Japaner wiederum Minen und wurden dabei auch von den Forts beobachtet. Da die Wachtschiffe indessen nichts merkten und daher auch nicht schossen, hielten die Batterien die minenlegenden Boote für eigene, ließen sie ungestört, meldeten aber ihre Beobachtung.

Der 23. Juni. Auf Grund dieser Meldung ankerten die auslaufenden Schiffe und warteten ab, bis die Fahrrinne erneut abgesucht war. Am 23. Juni nachmittags ging die Flotte in Stärke von sechs Linienschiffen, einem Panzerkreuzer, vier geschützten Kreuzern, sieben Torpedobooten und zwei Torpedokreuzern in See. Der Rest der Torpedoboote und einige Baggerfahrzeuge liefen mit Minensuchgerät voraus; ein Angriff japanischer Torpedoboote auf diese Suchboote wurde zurückgewiesen. Etwa um 5 Uhr nachmittags war das Minengebiet passiert, und die Minensuchabteilungen liefen in den Hafen zurück.

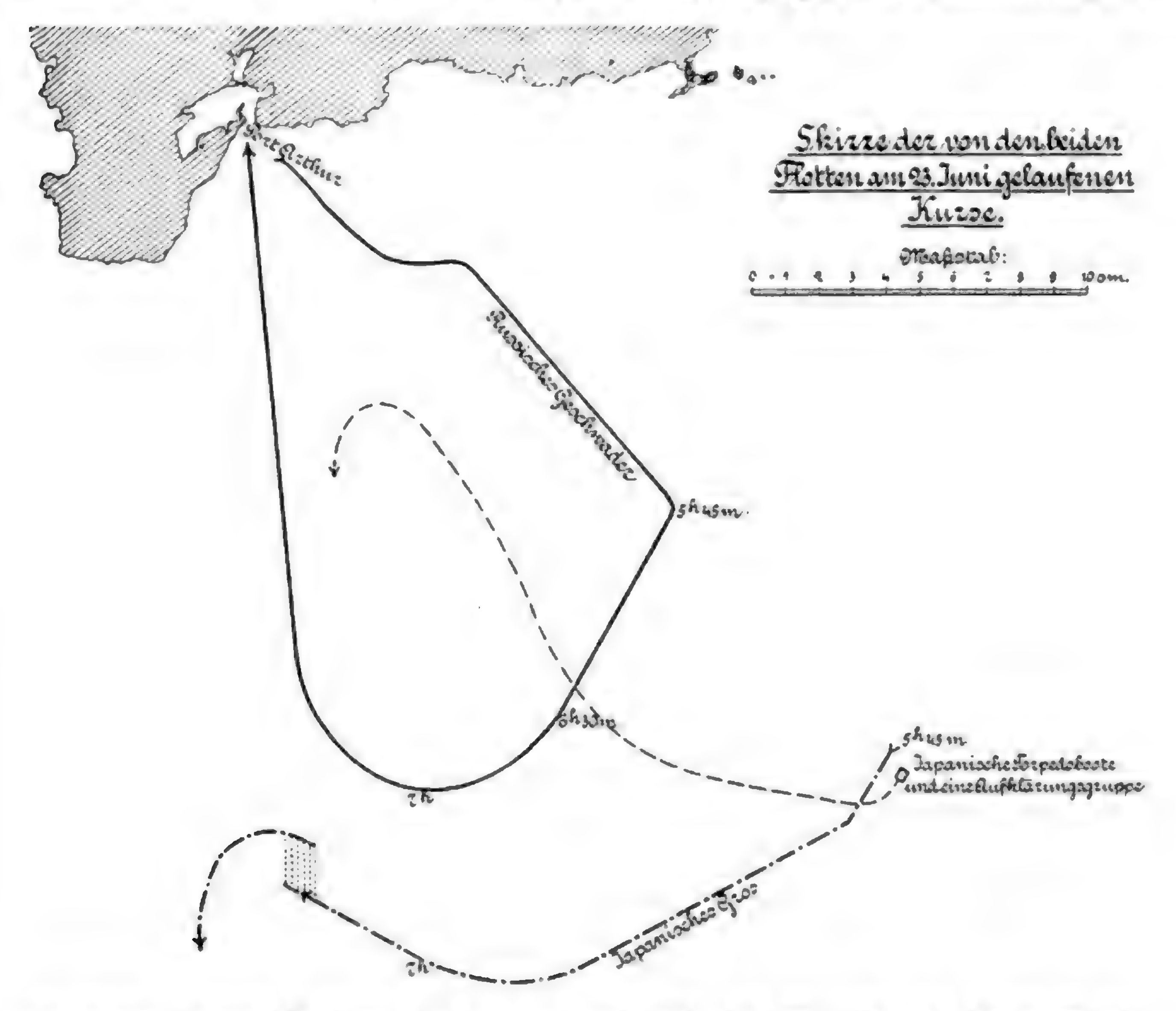
Admiral Togo hatte schon um 11 Uhr vormittags Nachricht über Auslaufen, Stärke und Verhalten des Gegners, behielt also reichlich Zeit, seine Streitkräfte zu sammeln. Um 5 Uhr 45 Minuten nachmittags sahen die Russen die ganze Blockadeflotte mit Ausnahme einiger kleiner Kreuzer vor sich.

Admiral Witthöft faßte angesichts der unerwarteten Stärke des Gegners den Entschluß, einem Kampfe auszuweichen. Nachstehende Skizze zeigt das Verhalten der beiden Flotten: Die Russen liefen bis 7 Uhr 10 Seemeilen, dann 14 Seemeilen Fahrt; die Japaner konnten trotz erheblichen Fahrtüberschusses keine taktisch günstige Stellung in Schußweite erreichen, veranlaßten aber durch ihr allmähliches Vorziehen die Russen, immer weiter abzudrehen und schließlich nach Port Arthur zurückzukehren. Admiral Witthöft begründet seinen Entschluß zur Umkehr in folgender Weise: „Bei der Annäherung des Feindes konnte man deutlich seine Absicht erkennen, ein Kreuzergeschwader und die Torpedoboote zwischen die Küste und unser Geschwader zu schieben, um während der Nacht einen Teil unserer Schiffe durch einen überlegenen Torpedoangriff außer Gefecht zu setzen und dann mit Tagesanbruch mit allen Streitkräften die Schlacht zu eröffnen. Angesichts der versammelten Streitkräfte des Feindes, die uns bedeutend überlegen waren, besonders aber in Rücksicht auf seine Übermacht an Torpedobooten, beschloß ich, mich den Umständen zu fügen und nach Port Arthur

zurückzukehren. Auf diese Weise wollte ich das Geschwader vor bedeutenden Verlusten bewahren."

Als Togo die Unmöglichkeit, die Russen noch bei Tage zur Schlacht zu stellen, einsah, drehte er ab, lief nach Süden und überließ das Gebiet, in dem der Gegner stand, seinen Torpedobooten. Dadurch war er vor einem Angriff durch seine eigenen Boote sicher und erschwerte den feindlichen Booten das Fühlungnehmen.

Witthöft setzte seine Torpedoboote indessen gar nicht an, sondern ließ sie in der Kursrichtung aufklären, während die Kreuzer Marschsicherung nach Nord und Ost bildeten, um den Linienschiffen eine doppelte Sicherung gegen Torpedobootsangriffe



zu geben. Japanische Angriffe sind noch während des Marsches bei hellem Mondschein ausgeführt; sie scheinen aber auf den letzten Kreuzer der Seitendeckung angesetzt worden zu sein und hatten keinen Erfolg.

Die rückkehrende Flotte passierte ohne Suchgerät das Minengebiet und ging ungefähr auf denselben Plätzen wie vormittags zu Anker. „Ssewastopol" lief dabei auf eine Mine und wurde ziemlich schwer havariert.

Während der Nacht erfolgte eine ganze Reihe japanischer Torpedobootsangriffe, die stets aus derselben Richtung — anscheinend mit dem Strom — angesetzt wurden, jedoch ohne Erfolg blieben.

Am 24. Juni lief die Flotte wieder ein. Die Blockadeflotte ging in ihre alten Stellungen.

Das Vorgehen der Armee. Am 29. Mai hatte die I. Division Dalni besetzt und dort viel Eisenbahnmaterial gefunden. Dieser Platz sollte Ausschiffungshafen für die Vorräte und Nachsendungen der Port Arthur-Armee werden, Talienwan demselben Zweck für die II. Armee dienen. Die Russen hatten natürlich vor dem Verlassen Dalnis die Hafeneinrichtungen und Werkstätten nach Möglichkeit unbrauchbar gemacht, doch gelang es den Japanern schnell, die elektrische Beleuchtung, die Kais und Bahnanlagen wieder in Gebrauch zu nehmen. Das größte Hindernis waren die Seeminen, deren Wegräumen Aufgabe der Flotte wurde: Nach etwa vier Wochen war ein ausgebojtes Fahrwasser minenfrei, so daß Dalni als Ausschiffungshafen benutzt werden konnte. Die Flotte hat die Bucht dann weiter von Minen gesäubert und den Stützpunkt für ihre leichten Vorpostenstreitkräfte dorthin verlegt. Im August war ein Dock wieder in Betrieb und mit Torpedobooten besetzt. Die Minensucharbeiten vor Dalni führten am 5. Juli den Verlust des Kanonenbootes „Kaimon" herbei.

Bis gegen Ende Juni blieb die japanische Armee in den anfangs besetzten Stellungen, da sie zu schwach war, um offensiv vorzugehen. Die Flotte bereitete die Unterstützung des weiteren Vorrückens durch Minensuchen auf den für eine Beschießung der russischen Landpositionen geeigneten Plätzen vor. Am 10. Juni wurden die japanischen Minensuchabteilungen in der Pingtau-Bucht von russischen Torpedobooten gestört. Deshalb versuchten die Japaner am 14. Juni, die russische Signalstation auf Hsiau Pingtau, welche die Minensucharbeiten beobachten konnte, durch Beschießung zu zerstören. Daraufhin liefen „Nowik" und einige Boote aus, trieben die Japaner zurück und warfen nun ihrerseits einige Granaten in die Stellungen des linken Flügels der japanischen Armee.

Minenlegen der russischen Küstenverteidigung. Die Russen versuchten inzwischen, möglichst viele Plätze, welche dem Gegner zur Unterstützung des Vorgehens der Armee dienlich sein konnten, durch Minen zu gefährden. Am 16. Juni lief „Amur" zu diesem Zweck in die Tauben-Bucht; er wurde von „Nowik" begleitet und hatte vier Torpedoboote mit Minensuchgerät vor sich, welche drei Minen zur Explosion brachten. Zwei Torpedoboote rammten sich jedoch beim Minensuchen, und „Amur" zog sich — wahrscheinlich an einem Wrack — eine so schwere Bodenbeschädigung zu, daß er ins Dock mußte und für den Rest des Krieges ausfiel.

Admiral Witthöft ließ als Ersatz für „Amur" zunächst den Dampfer „Bogatyr" zum Minenlegen einrichten. Da sich bald zeigte, daß „Bogatyr" zu langsam für den Minendienst war, sind später nur noch Torpedoboote dazu verwandt worden.

Offensives Vorgehen der japanischen Landtruppen. Sobald Dalni als Ausschiffungsplatz für Truppen in Gebrauch genommen wurde, war es für die Japaner störend, daß die Russen von Houyanschan (Kensan) aus alle Vorgänge dort beobachten konnten. General Nogi, welcher nach dem Eintreffen der XI. Division das Kommando der Port Arthur-Armee übernommen hatte, entschloß sich deshalb, trotz seiner geringen Kräfte diesen Berg zu stürmen und die eigene Stellung bis dorthin vorzuschieben. Der Angriff erfolgte am 26. Juni früh und endete abends mit der Wegnahme des

Berges. Während des Kampfes unterstützten die russischen Kanonenboote und Torpedoboote von Süden her ihre Armee durch Artilleriefeuer. Wenn auch der Kensan nicht gehalten wurde, so hat das Feuer doch den linken Flügel der Japaner, welcher über Lungwantung vorgehen sollte, erheblich aufgehalten. Am folgenden Tage erwartete man weiteres Vorrücken der Japaner, weshalb wieder einige Schiffe hinausgeschickt wurden, die aber wegen Nebels nicht in Tätigkeit traten und abends wieder einliefen. Die Japaner legten sowohl in der Nacht vom 26./27. als auch vom 27./28. Minen vor der Einfahrt, um den Russen die Unterstützung der Landverteidigung zu erschweren. Auch beschossen die Vorpostenkreuzer die auslaufenden Schiffe auf große Entfernungen. — Die Meldung vom offensiven Vorgehen der Japaner scheint am 29. Juni durch das Depeschenboot „Leutnant Burakow" nach Yinkau gebracht worden zu sein. Bei der Rückkehr am 3. Juli brachte dies Boot genauere Nachrichten über den Gegner mit: Dadurch erfuhr Stössel, daß er kaum zwei Divisionen vor sich habe, und versuchte sofort, den Kensan und das Ostufer des Lungwanho durch einen Gegenangriff zurückzugewinnen. Die Kämpfe um diese Stellungen dauerten vom 3. Juli nachmittags bis zum 5. Juli morgens. Den Japanern gelang es, mit Hilfe einer gerade rechtzeitig in Dalni eintreffenden Reservebrigade den Kensan zu halten, während ihr Südflügel auf das Ostufer bei Lungwantung zurück mußte. Diesen Teilerfolg verdanken die Russen in erster Linie den Kanonenbooten und Torpedobooten, welche von See her in den Kampf eingriffen. Die japanischen Kreuzer versuchten zwar, die russischen Schiffe durch Geschützfeuer zu vertreiben, blieben aber wegen der Minengefahr zu weit ab, um ernstlich mitwirken zu können. In der Nacht vom 3./4. Juli wurden vor Port Arthur von japanischen Torpedobooten wieder Minen gelegt, um das Auslaufen russischer Fahrzeuge zu erschweren. Da diese Minen von den Suchabteilungen im Schutz einiger Kanonenboote immer wieder weggeräumt wurden, hatten sie wenig Einfluß auf die Operationen.

Im Laufe des Juli hat der Streit um das linke Ufer des Lungwanho noch oft zum Eingreifen kleinerer Flottenteile geführt. Die Russen mußten diese Stellung, welche schwer zu unterstützen war, da die Bucht in ihrem Rücken lag, stark befestigen, was die gegenüberstehenden japanischen Batterien zu verhindern suchten. Zum Schutz der russischen Anlagen liefen daher die Küstenverteidigungsfahrzeuge aus und beschossen diese Batterien; dann kamen die japanischen Vorpostenkreuzer heran und trieben die Russen zurück. Nachts legten die Japaner immer neue Minen vor der Einfahrt; der dann folgende Minensuchdienst führte ebenfalls eine Reihe kleiner Scharmützel herbei. Alle diese Kämpfe hatten für beide Parteien keine nennenswerten Verluste zur Folge.

Die Wladiwostok-Kreuzer. Der Statthalter gab auf die Meldung des Kontreadmirals Witthöft, daß der Feind am 23. Juni über Erwarten stark aufgetreten sei, anscheinend den Wladiwostok-Kreuzern den Befehl, nach Port Arthur durchzubrechen. Am 28. Juni liefen diese Kreuzer außer „Bogatyr" aus, zeigten sich bei Gensan, um Kamimura dorthin zu locken, und versuchten dann den Durchbruch durch die Korea-Straße. Am 1. Juli 6 Uhr abends stießen sie jedoch dort auf Kamimuras gesammelte Streitkräfte und kehrten um. Leider fehlen nähere

Angaben über die japanische Aufklärung, deren Meldungen sehr früh gekommen sein müssen, da Kamimura sonst nicht hätte sammeln können. Die Japaner nahmen die Verfolgung der Russen auf, holten sie aber nicht ein. Die Russen sahen bei Dunkelwerden eine Aufklärungslinie feindlicher Torpedoboote vor sich; es gelang indessen den schnellen Kreuzern, diese Linie zu durchstoßen, ohne Verluste zu erleiden. Sie behaupten, beobachtet zu haben, daß die verfolgenden Japaner ihre eigenen Boote beschossen. Am 5. Juli waren die Kreuzer wieder in Wladiwostok. Es scheint, daß man in Port Arthur von diesem Kreuzervorstoß gar nichts gewußt hat, wenigstens sind keine Vorbereitungen bekannt geworden, die den Kreuzern das Hineinkommen hätten erleichtern können. Die Japaner haben zu dieser Zeit offensive Maßnahmen erwartet; am 30. Juni standen ihre Linienschiffe, die sonst nie mehr so nahe kamen, bei Tage in Sichtweite von Port Arthur.

Die Wladiwostok-Kreuzer mußten den Durchbruchsversuch wiederholen, sobald sie ihre Kessel gereinigt hatten. Sie hatten den Weg durch die Korea-Straße versperrt gefunden und gingen nun durch die Tsugaru-Straße, um zu versuchen, um Japan herum ihr Ziel zu erreichen. Für ihr weiteres Verhalten fehlt noch eine ausreichende Erklärung. Sie haben sich mehrere Tage vor Yokohama aufgehalten und Dampfer mit Konterbande aufgebracht, sind dann aber, anstatt nach Süden zu laufen, nach Wladiwostok zurückgekehrt. In der Tsugaru-Straße wurden sie von japanischen Küstenverteidigungsfahrzeugen gesehen und gemeldet; am 1. August trafen sie wieder in Wladiwostok ein.

Die Blockadeflotte. Während des Juli standen die Vorposten der japanischen Flotte bei Tage stets in Sichtweite von Port Arthur, so daß die Russen über ihre Stärke und Bewegungen genau unterrichtet waren. Der Abstand der Torpedoboote von der Einfahrt entsprach der Tragweite der Küstengeschütze (5 bis 7 Seemeilen), die Kreuzer standen in Signalweite hinter den Booten. Bei Nacht scheinen die Torpedobootsposten bis an die Grenze des Scheinwerferlichts herangegangen zu sein, während die Kreuzer sich weiter zurückgezogen haben, um Torpedobootsangriffen auszuweichen. Am 21. Juli erfuhr man in Port Arthur, daß einige feindliche Kreuzer in der Pingtau-Bucht lägen. Dies werden wohl Kreuzer aus der Vorpostenstellung gewesen sein, die dort Minen suchen ließen, weil die Bucht für eine spätere Verwendung als Ausschiffungsplatz für die Zufuhren des linken Flügels der Belagerungsarmee und als Ruheplatz für Vorpostentorpedoboote vorbereitet werden mußte. Auf die erwähnte Nachricht hin liefen in der folgenden Nacht „Nowik“ und vierzehn Torpedoboote zum Angriff aus. Sie fanden jedoch nichts, blieben während der Nacht in der Talhe-Bucht und liefen morgens wieder ein. Am 20. passierten die Wladiwostok-Kreuzer, deren Tätigkeit in diesen Tagen schon erwähnt worden ist, die Tsugaru-Straße. In den folgenden Nächten legten die Japaner wieder zahlreiche Minen vor Port Arthur, um ein Zusammenarbeiten der russischen Flottenteile zu erschweren. In der Nacht vom 22./23. bemerkten die russischen Postenboote in der Takhe-Bucht feindliche Minenfahrzeuge und griffen sie an. Dadurch wurden die Japaner auf die Takhe-Bucht aufmerksam und überfielen in der nächsten Nacht die drei dort ankernden Torpedoboote. „Leutnant Burakow“ sank, die beiden anderen Boote wurden schwer

havariert. Zwei weitere russische Torpedoboote kollidierten am Tage darauf beim Minensuchen, so daß die Zahl der verwendbaren Boote immer geringer wurde.

Die Kämpfe um die Linie Lungwantung-Hsischan. Im Laufe des Juli waren die Japaner vor Port Arthur durch die IX. Division und eine zweite Reservebrigade verstärkt worden; General Nogi glaubte nun stark genug zu sein, um bis an die permanenten Festungswerke vordringen zu können.

Der Angriff sollte am 26. Juli beginnen; die Feldartillerie mußte ihr vorbereitendes Feuer aber an diesem Tage wegen unsichtigen Wetters wieder einstellen, so daß es erst am 27. zum eigentlichen Angriff kam. Am 26. versuchten einige Vorpostenkreuzer, sich am Beschießen der russischen Lungwantung-Stellungen zu beteiligen; dabei geriet „Tschiyoda" auf eine Mine und wurde schwer beschädigt. Der Vorfall wurde von den Russen beobachtet und „Nowik" mit vierzehn Torpedobooten, denen bald noch zwei Kreuzer folgten, zum Stören der Bergungsarbeiten hinausgeschickt. Sie kamen jedoch zu spät, da „Tschiyoda" noch mit eigener Maschinenkraft nach Dalni entkommen war. Die russischen Fahrzeuge führten auf weite Entfernung ein Artilleriegefecht mit japanischen Kreuzern, schossen einige Zeit auf die japanischen Batterien und liefen dann ein. „Tschiyoda" ging zur Grundreparatur nach Japan und wurde durch „Suma" aus der Tsuschima-Stellung ersetzt, für die dort „Tschihaya" eingestellt wurde. In der Nacht vom 26./27. legten die Japaner Minen vor der Einfahrt, um den Schiffen die Teilnahme an den Kämpfen des nächsten Tages zu erschweren; die Unfallstelle der „Tschiyoda" wurde nach Minen abgesucht. Am folgenden Morgen gingen verhältnismäßig starke russische Streitkräfte hinaus: Die Kanonenboote und geschützten Kreuzer beschossen die japanischen Landbatterien, während „Retwisan" und „Bayan" die Deckung nach See zu übernahmen. Dort war die ganze japanische Flotte in Sicht, kam aber wegen der Minengefahr nicht nahe genug heran, um die Russen zu vertreiben. „Nischin" und „Kasuga" beschossen auf sehr große Entfernungen „Retwisan", hatten aber keinen Erfolg.

Der Angriff der Armee richtete sich hauptsächlich gegen den Hsischan und die russischen Stellungen auf dem linken Ufer des Lungwanho. Den Russen gelang es, beide Positionen am 27. zu halten. Am Südflügel litt die japanische Armee so sehr unter dem Feuer der russischen Schiffsgeschütze, daß der Angriff bei Tage aufgegeben wurde, um nachts, als die Schiffe eingelaufen waren, erneuert zu werden. Nunmehr gelang es, die russische Linie am unteren Lungwanho zu durchbrechen und dadurch den Gegner zur Aufgabe der ganzen Stellung zu zwingen. Die Russen auf dem äußersten rechten Flügel mußten sich morgens in Dschunken über die Bucht zurückziehen.

General Stössel besetzte nun die Linie Wolfsberge—Takuschan, doch behielt er keine Zeit, sich dort einzurichten. Schon am 30. Juli nahmen die Japaner im Sturm die Wolfsberge, während sich die Russen auf Takuschan und Sakuschan, die im Bereich der Festungsgeschütze lagen, noch halten konnten.

Am 27. war „Bayan" beim Einlaufen auf eine Mine gekommen und schwer havariert ins Dock gebracht worden. Infolgedessen wurden aus Scheu vor weiteren Verlusten durch Minen am 30. keine Schiffe zur Teilnahme an der Verteidigung auf Reede geschickt, sondern man beschoß lediglich das Vorgelände der angegriffenen

Stellungen mit schweren Schiffsgeschützen indirekt. Die Feuerleitung erfolgte, in ähnlicher Weise wie beim indirekten Schießen nach See zu, nach Karten mit Quadrateinteilung.

Die Einschließung der Landfestung und der Aufmarsch der Belagerungsartillerie. Die Japaner waren jetzt im Besitz des ganzen Vorgeländes der Festung bis auf Takuschan, Sakuschan und einige Hügel nordöstlich vom Eckberge. Bis in diese Stellungen waren sie ohne eigentliche Belagerungsartillerie vorgedrungen, durften aber nicht erwarten, die ständigen Werke ohne schweres Geschütz angreifen zu können. Da die Belagerungsgeschütze in wenigen Tagen in Dalni eintreffen sollten, so mußten die letzten Hindernisse, die ihrer Aufstellung am günstigsten Platze — Wolfsberge, Grüne Berge — noch im Wege waren, schnell beseitigt werden. Diese Hindernisse waren die schon genannten russischen Stellungen und die im Hafen liegende Flotte, welche mit schwerem Geschütz die Anmarschwege der Belagerungsgeschütze indirekt unter Feuer halten konnte.

Man begann schon am 3. August, den Takuschan mit Schrapnells zu beschießen, um russische Befestigungsarbeiten zu verhindern, und ging am 8. zum Sturm vor. An der Verteidigung beteiligte sich die russische Flotte in derselben Weise wie früher; die Linienschiffe beschossen aus dem Hafen heraus das Vorgelände, die Kanonen- und Torpedoboote liefen aus und feuerten direkt auf die japanischen Batterien. „Nischin", „Kasuga" und eine Aufklärungsgruppe trieben darauf mittags die russischen Schiffe zurück und entlasteten dadurch die vorgehende Infanterie so erheblich, daß sie mit Erfolg den Takuschan stürmen konnte. Die Russen versuchten sodann am 9. einen Gegenangriff, der wieder durch ausgelaufene Fahrzeuge unterstützt wurde, bis diese von japanischen Kreuzern zurückgedrängt wurden. Die Japaner konnten den Takuschan halten und erreichten dadurch, daß der Sakuschan, dessen rückwärtige Verbindung nun im feindlichen Feuer lag, vom Gegner freiwillig geräumt wurde.

Zum Vertreiben der Flotte fehlten geeignete Geschütze, da außer einigen 12 cm-Haubitzen nur kleine Mörser und Feldgeschütze zur Stelle waren. Daher mußte, gerade wie bei den Russen, die Flotte mit Geschützen aushelfen. Es wurden zunächst zehn 12 cm- und fünfzehn 7,6 cm-Kanonen an Land geschafft, denen bald sechs 15 cm-, drei 7,6 cm-Kanonen und dreizehn Landungsgeschütze folgten. Diese Geschütze sind wahrscheinlich von den Hilfskreuzern und aus den Reservebeständen, welche an Bord der Troßschiffe mitgeführt wurden, genommen worden; zu ihrer Bedienung ging ein Marinedetachement von 1200 Mann (2 Bataillone = 12 Kompagnien) an Land. Die 12 cm-Kanonen wurden auf den Wolfsbergen aufgestellt und eröffneten am 7. ihr Feuer, welches indirekt gegen den Osthafen und die Einfahrt gerichtet war. „Zessarewitsch" wurde getroffen; die russischen Schiffe verholten deshalb in den Westhafen, der am 8. mit solcher Sicherheit beschossen wurde, daß „Retwisan" allein zehnmal getroffen wurde. Die kleinkalibrigen Geschosse, Sprenggranaten mit etwa 2 kg Schimosefüllung, scheinen jedoch nicht viel Schaden verursacht zu haben. Dagegen war der Eindruck, den das Bombardement auf die Flotte machte, sehr groß, weil es den Beweis dafür brachte, daß Port Arthur keinen Schutz mehr bieten konnte.

Die russische Flotte. Die Havarie der „Ssewastopol" war repariert, nur „Bayan" lag noch im Dock. Nach der Wegnahme der Wolfsberge wurde daher in einer Sitzung

der Unterführer von neuem die Frage erörtert, „ob das Geschwader nach Wladiwostok durchbrechen oder in Port Arthur bleiben solle“. Damals entschied man sich, in dem Glauben, daß der Hafen gegen eine Beschießung aus Landgeschützen sicher sei, aus folgenden Gründen für das Bleiben:

1. Ein Auslaufen ohne Anbordnahme der an Land gegebenen Geschütze ist unmöglich. Wenn das Geschwader aber seine Geschütze aus den Landstellungen zurückzieht, wird die Verteidigungsfähigkeit der Festung erheblich herabgesetzt.

2. Das Auslaufen der Schiffe wird auf die Verteidiger deprimierend wirken, weil ihre Zahl dadurch beträchtlich vermindert wird.

3. Der von der Armee Kuropatkins erwartete Entsatzversuch kann durch die Flotte von Port Arthur aus wesentlich unterstützt werden, indem diese beim Wiedererobern der Kintschau-Enge von See aus helfen und die aktive und passive Wehrkraft der Festung erhöhen kann. Wird auf diese Weise Port Arthur gehalten, so kann später eine Entscheidungsschlacht in der Nähe des eigenen Hafens geschlagen werden, welche die feindliche Flotte fern von ihren Häfen annehmen muß.

Der Beschluß, in Port Arthur zu bleiben, wurde dem Statthalter gemeldet, der ungefähr gleichzeitig erfuhr, daß die Wladiwostok-Kreuzer den Durchbruch nach Port Arthur nicht hatten ausführen können. Er vermochte auch zu übersehen, daß es noch lange dauern würde, bis ein Entsatz Port Arthurs durch die Armee versucht werden durfte und daß die Festung mit oder ohne Flotte vielleicht vor dem Eintreffen der Verstärkungen fallen würde. In der gegebenen Lage hielt er es für das beste, die Vereinigung der getrennten Flottenteile zu versuchen, um dann von Wladiwostok aus gegen die rückwärtigen Verbindungen der feindlichen Armee zu wirken. Er schickte nach Einholen der Genehmigung des Kaisers den Befehl, nach Wladiwostok durchzubrechen, an Admiral Witthöft. Die Wladiwostok-Kreuzer sollten auf die Nachricht vom Auslaufen der Port Arthur-Flotte dieser durch die Korea-Straße entgegengehen.

Der Befehl zum Auslaufen traf in einer Dschunke über Tschifu in Port Arthur ein. Am 8. August — also nach Beginn des Bombardements — wurde in einer Sitzung der Admirale über die Ausführung des Durchbruchs beraten. Unter dem Eindruck der Wirkung des Bombardements faßte man den Entschluß, sofort auszulaufen. Die Ansichten über die Ausführung der Operation im einzelnen gingen auseinander: Kontreadmiral Grigorowitsch schlug vor, nur mit den schnellsten Schiffen durchzubrechen; Doszinski wollte die langsamen Linienschiffe, „Ssewastopol“ und „Poltawa“, zurückbehalten, um beim Auslaufen der Flotte mit ihnen und den Kanonenbooten einen Angriff auf Dalni zu machen und dadurch einen Teil der feindlichen Streitkräfte auf sich zu ziehen. Er glaubte, sogar Verluste dabei vermeiden zu können, indem er sich rechtzeitig in den Schutz der Küstenbatterien zurückziehen wollte. Witthöft entschied, daß alle gefechtsbrauchbaren Schiffe mitgehen sollten, in der richtigen Ansicht, daß der Durchbruch würde erzwungen werden müssen.

Vorbereitungen für das Auslaufen. Der 10. August wurde für das Auslaufen bestimmt, der Plan aber möglichst geheim gehalten. Mit einigen Vorbereitungen war schon vor der Sitzung begonnen worden, wie z. B. mit dem Anbordnehmen der

Geschütze. Trotzdem fehlten am 10. noch auf „Retwisan" zwei 15 cm-, auf „Pobjeda" drei 15 cm- und zwei 7,6 cm-, auf „Peresswjät" eine 15 cm-, auf „Askold" zwei 15 cm-, auf „Diana" zwei 15 cm- und vier 7,6 cm-, auf „Pallada" zwei 15 cm- und acht 7,6 cm-Kanonen.

Anfang August, als die Frage auftauchte, ob man durchbrechen solle, hat man den Versuch gemacht, die feindlichen Vorpostenkreuzer durch Minen zu schwächen. Ihre planmäßige Stellung ließ sich durch Peilungen festlegen, der Erfolg gegen „Tschiyoda" erinnerte an das Gelingen der Minenunternehmung vom 15. Mai. Vom 28. Juli bis 7. August hielt man sämtliche Torpedoboote unter Dampf bereit, um jeden günstigen Moment zum Minenwerfen zu benutzen. Am 1. August abends ging der Dampfer „Bogatyr" mit einigen Booten zum Standort der mittelsten Unterstützungsgruppe, wurde aber gesehen und beschossen. Am 4. wiederholten Torpedoboote den Versuch an derselben Stelle, doch scheint es, daß sie gesehen worden sind, denn am nächsten Tage suchten dort japanische Boote nach Minen. Am 5. wurde dann der Versuch gemacht, die Stellungen aller drei Kreuzergruppen gleichzeitig mit Minen zu belegen. Über den Erfolg der Torpedoboote, welche nach Süden und Westen vorgingen, ist nichts bekannt geworden: die östliche Gruppe mußte schon vor der Takhe-Bucht umkehren, da sie von japanischen Booten beschossen wurde.

Am 6. legte noch ein Boot Minen im Norden der Tauben-Bucht, dann wurden die Boote an anderer Stelle, z. B. beim Beschießen der japanischen Batterien vor dem Takuschan, und zum Minensuchen verwendet. Die Gründe für den völligen Verzicht auf die Verwendung ihrer Torpedowaffe sind noch heute nicht aufgeklärt; gute Gelegenheit, die Vorpostenkreuzer anzugreifen, müssen sie oft genug gehabt haben.

Der 10. August. Am 10. August bei Tagesanbruch begann das Auslaufen der Flotte; kurz nach 8 Uhr waren die Schiffe in Kiellinie gesammelt und traten den Marsch durch das minengefährdete Gebiet mit vorauslaufenden Suchabteilungen an. Man lief zuerst westlich unter Liautischan entlang in der Fahrstraße, die fast ständig für den Küstenverteidigungsdienst minenfrei gehalten worden war, bog dann nach Süden ab und konnte gegen 10 Uhr die Minensuchboote entlassen.

Die Flotte zählte sechs Linienschiffe, vier Kreuzer, acht Torpedoboote, 1 Lazarettschiff. Um 9 Uhr vormittags gab Admiral Witthöft durch Signal bekannt: „Die Flotte wird benachrichtigt, daß Seine Majestät der Kaiser befohlen hat, nach Wladiwostok zu gehen."

Die Japaner standen ungefähr in den Stellungen, die in der Karte angegeben sind. Die Vorposten alarmierten beim Auslaufen der Russen durch Signal, schickten Meldeboote zurück und nahmen in der Weise Fühlung, daß die Torpedofahrzeuge (etwa drei Gruppen) in breiter Aufklärungslinie in ungefähr 5 Seemeilen Abstand vor dem Feinde herliefen. Auf diese Weise mußten sie das Gros mit großer Wahrscheinlichkeit auch dann treffen, wenn die übermittelten Meldungen über den Standort des Gegners ungenau waren. Gleichzeitig mit den Torpedobooten ging die mittelste Kreuzergruppe zum Gros, während die westliche Gruppe erst allmählich heranschließen konnte und die östliche zur Bewachung der in Port Arthur verbliebenen Russen auf Station blieb. In Port Arthur waren der havarierte „Bayan", die Kanonenboote und die Torpedo-

boote der II. Abteilung geblieben. Die Torpedoboote beschossen im Laufe des Nachmittags die japanischen Landstellungen von der Takhe-Bucht aus.

Um 11 Uhr vormittags sichteten die feindlichen Flotten einander. Der Verlauf der Seeschlacht vom 10. August ist in der Marine-Rundschau schon früher ausführlich besprochen worden. Für die Beurteilung der Wirksamkeit der Blockade ist von Interesse, daß das Blockadegros nach etwa 3 Stunden dem auslaufenden Gegner entgegentreten konnte, wenn man auch dabei berücksichtigen muß, daß Togo nach Beginn des Landbombardements den Durchbruchsversuch bestimmt erwartete. Ferner ist erwähnenswert, daß die westliche Unterstützungsgruppe erst im Laufe des Nachmittags das Gros erreichte und daß ein Panzerkreuzer mit Torpedobooten spät nachmittags auf dem Kampfplatz eintraf. Vermutlich waren letztere im Stützpunkt Elliot-Inseln gewesen.

Das Resultat des Kampfes war, daß die Japaner zwar gesiegt, aber auch selbst so bedeutende Havarien davongetragen hatten, daß sie abends den Kampf abbrachen, um wie am 23. Juni den Gegner ihren Torpedobooten zu überlassen. Togo durfte seine Linienschiffe und Panzerkreuzer mit Rücksicht auf die russische Ostseeflotte nicht aufs Spiel setzen und hat außerdem wohl den ganzen Umfang der Niederlage des Gegners nicht sofort erkannt, weil keine Schiffsverluste eintraten; seine vorsichtige Zurückhaltung bei dieser Gelegenheit, bei der er dem Anschein nach mit größerem Einsatz die Blockade durch Vernichtung der feindlichen Flotte hätte beenden können, ist durchaus zu verstehen. — Es fehlen noch Nachrichten über den Einfluß, welchen das Auslaufen der blockierten Flotte auf die Armeetransporte gehabt hat, — ob sie in Erwartung des Auslaufens schon vorher eingestellt waren, ob sie durch Funkspruch in Schutzhäfen beordert wurden, oder ob Togo erst am Abend der nicht durchgeschlagenen Schlacht angeordnet hat, daß sie bis zur Wiederbesetzung der Blockadestellungen zurückzuhalten seien.

Die russische Flotte traf zum Teil am 11. wieder in Port Arthur ein, gruppenweise und aus verschiedenen Richtungen die Reede ansteuernd. Zu ihrem Glück kam sie ohne Verluste durch das Minengebiet, obgleich ein Teil der Schiffe ohne Vorsichtsmaßregeln durchlief. Am 11. mittags waren „Retwisan", „Ssewastopol", „Peresswjät", „Pobjeda", „Poltawa", „Pallada", das Lazarettschiff „Mongolia" und drei Torpedoboote wieder in Port Arthur.

Die fehlenden Schiffe waren teilweise in neutrale Häfen gelaufen, teilweise verloren. „Zessarewitsch", „Nowik" und drei Torpedoboote gingen nach Tsingtau. „Askold" und ein Torpedoboot rüsteten in Schanghai, „Diana" in Saigon ab. Ein Torpedoboot strandete an der Küste von Schantung.

Die japanische Flotte. Togo wurde durch seine Torpedoboote über die Rückkehr der Russen nach Port Arthur informiert und erfuhr durch Agenten, daß einzelne Schiffe fremde Häfen aufgesucht hatten. Vor Port Arthur trat der Blockadedienst, anfangs allerdings in etwas abgeschwächter Form, sofort wieder in Kraft. Schon am 11. konnte der Blockierte die Torpedobootsvorposten in ihren alten Stellungen beobachten, am 12. standen „Nischin", „Kasuga" und eine Aufklärungsgruppe in Sicht des Hafens. Da Togo einen zweiten Durchbruchsversuch mit Sicherheit erwartete, nahm seine Flotte sobald als möglich die alten Blockadestellungen in voller Stärke ein und hat sie

bis zum Dezember, bis nämlich die Belagerungsgeschütze die feindlichen Linienschiffe unbrauchbar gemacht hatten, innegehabt.

Gegen die versprengten Streitkräfte des Gegners wurden einige Kreuzer und Zerstörer detachiert („Yakumo“, „Asama“, „Kasagi“, „Takasago“, fünf Zerstörer), die sich aber nur davon überzeugen konnten, daß die in neutrale Häfen gelaufenen russischen Fahrzeuge hatten abrüsten müssen. „Tschitose“ nahm die Verfolgung des „Nowik“ auf; ihr Verlauf ist von Interesse, weil er nicht nur das gute Arbeiten des japanischen Küstenbeobachtungsdienstes, sondern auch den Wert der Küstenfunkstationen zeigt. „Tschitose“ ging in der Annahme, daß „Nowik“ um Japan laufen würde, durch die Korea-Straße, um ihm den Weg nach Wladiwostok zu verlegen. Diese Annahme wurde durch eine Funkspruchmeldung von Kagoschima, daß „Nowik“ nordwärts steuernd passiert sei, bestätigt. „Tschitose“ lief zunächst zur Tsugaru-Straße und nahm in Hakodate Kohlen. Von dort ging sie mit „Suma“, die gleichfalls Befehl erhalten hatte, „Nowik“ zu verfolgen, nach der La Perouse-Straße, in der sie den Funkspruch erhielten, daß „Nowik“ die Kunaschiri-Straße passiert habe. Die beiden Kreuzer patrouillierten nun einzeln vor der La Perouse-Straße, um „Nowik“ abzufangen. Am 21. August kam der Funkspruch: »„Nowik“ kohlt Korsakow-Bai Sachalin.« Dort wurde „Nowik“ gefunden und nach einem Kampf mit „Suma“ von seinem Kommandanten auf Strand gesetzt, weil ein Erneuern des Kampfes nach Erscheinen der „Tschitose“ aussichtslos erschien.

Die Wladiwostok-Kreuzer. Die Nachricht, daß die Flotte aus Port Arthur ausgelaufen sei, wurde von dem Torpedoboot „Rjäschitelny“ nach Tschifu gebracht, um von dort nach Wladiwostok weiter gegeben zu werden. „Rjäschitelny“ lief am 10. abends aus Port Arthur aus, wurde von den japanischen Booten, die vor dem Hafen zurückgelassen worden waren, gesehen und verfolgt. Er konnte seine Depeschen zwar noch durchbringen, wurde dann aber im Hafen von den Japanern weggenommen.

Am 11. kamen seine Telegramme in Wladiwostok an. Die Kreuzer waren nicht unter Dampf, gingen daher erst am nächsten Morgen in See, um der Flotte durch die Korea-Straße entgegen zu laufen. Am 14. 4 Uhr 30 Minuten morgens standen sie in Höhe von Fusan etwa 40 Seemeilen von der koreanischen Küste und nahmen westlichen Kurs auf, als sie plötzlich an Steuerbord in etwa 6 Seemeilen Abstand die vier Panzerkreuzer Kamimuras sichteten. Es kam zu dem bekannten Gefecht, in dem „Rurik“ verloren ging, während die beiden anderen Panzerkreuzer nach Norden zurückgedrängt wurden und nach Wladiwostok liefen. Die japanischen Kreuzer gaben die Verfolgung auf; es scheint, daß sie sämtlich stark in dem Kampfe gelitten hatten. Kamimura meldete allerdings nur geringe Havarien und will aus Sorge um seine geschützten Kreuzer „Naniwa“ und „Takatschio“, welche im Kampf mit dem beschädigten „Rurik“ zurückgeblieben waren, umgekehrt sein. — In Wladiwostok konnten die beiden Kreuzer ohne Docken repariert werden. Dies war sehr günstig, da das große Dock von „Bogatyr“, der nach langer Arbeit flott gemacht worden war, besetzt war. Noch im August wurde „Gromoboi“ für längere Zeit gefechtsunfähig. Man schickte ihn bei der Probefahrt nach dem Ausbessern der am 14. August erlittenen Havarien mit einem Truppentransport von 700 Mann nach der Poßjet-Bucht. Auf

dem Wege geriet er auf Grund, wurde schwer leck und konnte nur mit Mühe nach Wladiwostok gebracht werden. Da er schnell ins Dock mußte, nahm man den „Bogatyr“ unfertig heraus. In Wladiwostok blieb schließlich nur noch „Rossija“ mit sieben kleinen Torpedobooten verwendungsbereit.

Die Port Arthur-Flotte. Das Kommando der Flotte in Port Arthur hatte Admiral Fürst Uchtomski übernommen. Dieser beschränkte sich zunächst darauf, die Sicherung der Hafeneinfahrt in der alten Weise einzurichten und ein Fahrwasser unter der Küste minenfrei zu halten, um jederzeit die Landverteidigung unterstützen und Blockadebrecher einholen zu können. In dieser Fahrrinne sind vom 11. August bis zur Übergabe der Festung etwa 200 Minen gefunden worden. Das Suchen in östlicher Richtung wurde stets von japanischen Landbatterien, die bei Lungwantung standen, gestört. Deshalb liefen schon am 11. die Kanonenboote aus, um diese Batterien niederzukämpfen, mußten sich aber vor japanischen Kanonenbooten zurückziehen. — Das Bombardement war nach der Rückkehr der Schiffe von den gelandeten Marinegeschützen wieder aufgenommen. Die Russen versuchten, sich dagegen zu wehren, indem sie mit schweren Schiffsgeschützen das Vorgelände der Festung beschossen. Dies Feuer wurde zwar nach Möglichkeit geleitet, kann aber kaum Wirkung gehabt haben, da nicht herauszufinden war, wo die feindlichen Batterien standen.

Die Belagerung. Die Mitte der japanischen Armee rückte nach Eroberung des Takuschan bis über die Wolfsberge vor. Der rechte Flügel nahm in den nächsten Tagen die dem Eckberg vorgelagerten Höhen, konnte die Russen aber vom Eckberg selbst trotz wiederholter verlustreicher Stürme nicht vertreiben. Am 9. August wurde die Belagerungsartillerie in Dalni gelandet und bis zum 17. in Stellung gebracht. Am 11. schickte sodann General Nogi ein Schreiben an Stössel, in welchem er ihm vorschlug, alle Frauen, Kinder und Nichtkombattanten aus der Festung zu entlassen; am 16., dem Tage nach den mißglückten Stürmen auf den Eckberg, sandte er ferner einen Parlamentär mit der Aufforderung, gegen freien Abzug zur Armee Kuropatkins die Festung und die Flotte zu übergeben. Dies Verlangen war durch die momentane Lage so wenig begründet, daß es in seinen Ursachen schwer zu erklären ist. Möglicherweise rechnete Nogi folgendermaßen: Er schätzte die Zahl der Verteidiger in Port Arthur auf etwa 25 000; diesen standen etwa 50 000 Japaner gegenüber, ein sehr beträchtlicher Teil der gesamten Armee. Die Hauptmacht stand vor dem Angriff auf die an Zahl überlegene Mandschurei-Armee. Wurde die russische Armee durch 25 000 Mann verstärkt, so erhielt die japanische den Zuzug der gleichzeitig vor Port Arthur freiwerdenden 50 000 Mann. Vielleicht ließen sich die Russen durch die Überlegung, daß ihre Truppen gerade jetzt für Kuropatkin eine sehr wertvolle Verstärkung sein könnten und daß mit Port Arthur nicht mehr viel verloren sei, da es, wie die Bombardements bewiesen, der Flotte doch keinen Schutz mehr bot, bestimmen, auf seinen Vorschlag einzugehen. — Die Russen lehnten die Übergabe jedoch ohne weiteres ab.

Nogi scheint die Verteidigungskraft der Festung erheblich unterschätzt zu haben, da er schon in den nächsten Tagen den Versuch machte, die Werke der Nordost-Front durch gewaltsamen Angriff zu nehmen. Am 19. begann die Belagerungsartillerie die

Beschießung der dem großen Adlernest vorgelagerten Werke, der sofort Infanterieangriffe folgten. Bis zum 23. wurden mit außerordentlich schweren Verlusten nur die Redouten Nr. 1 und 2 genommen, alle weiteren Angriffe dagegen abgewiesen. Am rechten Flügel ging man anfangs auch gegen den Eckberg vor, um einerseits zu verhindern, daß der Verteidiger seine Kräfte dem Hauptangriff gegenüber vereinigte, anderseits die ganze Nordwestgruppe der vorgeschobenen Festungswerke mit dem Hohen Berg (203 m-Hügel) zu erobern und damit den für die Leitung der Belagerungsartillerie am besten geeigneten Platz zu gewinnen. Die Beschießung des Hafens erfolgte vorläufig ohne jede Beobachtung, da der Fesselballon sich infolge der heftigen Bewegungen als ungeeignet dafür erwiesen hatte. Es gelang den Japanern in der Folge, den Eckberg zu nehmen; weiter kamen sie hier vorläufig nicht. An einer dritten Stelle, gegen die Eisenbahn- und Wasserleitungsredouten, blieben alle Angriffe erfolglos. Bis zum 24. August hatte Nogi 14 000 Mann verloren und nur zwei vorgeschobene Stellungen gewonnen, die er in den nächsten Wochen gegen zahlreiche russische Rückeroberungsversuche verteidigen mußte.

Nun entschlossen sich die Japaner zur regelrechten Belagerung der Festung. Da mit einer langen Dauer einer solchen gerechnet werden mußte, handelte es sich jetzt wieder darum, der Flotte den Aufenthalt im Hafen und besonders die Reparaturen unmöglich zu machen. Es begann deshalb ein fast ununterbrochenes Bombardement des Hafens und der Werft. Da man keine Beobachtung hatte, versuchte man, durch die Masse der Geschosse Erfolge zu erzielen. Die Flotte gab zu diesem Zweck bis Mitte September noch zwanzig 12 cm-Kanonen und sechs 15 cm-Kanonen an Land. Die russischen Schiffe wurden tatsächlich gezwungen, ihre Reparaturen bei Tage einzustellen, da die Arbeiter nicht zu halten waren; die Werft führte daher nur noch nachts Arbeiten aus. Dies erfuhren die Japaner auf irgend eine Weise und setzten nun das Bombardement bei Tag und Nacht ohne Unterbrechung fort, so daß den Russen nichts anderes übrig blieb, als im feindlichen Feuer weiter zu arbeiten.

Die russische Flotte. In den Tagen nach der Rückkehr des Geschwaders versuchten einige Torpedoboote, Minen in der Pingtau-Bucht und auf den Tagstellungen der Vorpostenkreuzer zu legen, doch wurden sie meist gesehen und zurückgejagt. Auch die Japaner fingen ihrerseits wieder an, vor der Einfahrt Minen zu legen, die jetzt schon teilweise für geringe Tiefen unter der Oberfläche, also gegen Torpedoboote, eingestellt wurden. Auf beiden Seiten traten unbedeutende Verluste durch die Minen ein.

Nach dem Übergabevorschlag der Japaner teilte der Festungskommandant dem Geschwaderchef mit, daß er damit rechne, alle Mittel der Flotte für die Verteidigung der Festung heranziehen zu können, in erster Linie die 25 cm-, 15 cm-, 12 cm- und 7,5 cm-Kanonen. Fürst Uchtomski berief darauf seine Kommandanten am 19. August zu einer Besprechung, bei der beschlossen wurde, keinen Durchbruchsversuch mehr zu machen und alle Mittel in den Dienst der Landverteidigung zu stellen. — Schon an den beiden folgenden Tagen nahm das Landungskorps in Stärke von etwa 2000 Mann an der Verteidigung der Redouten Nr. 1 und 2 teil und büßte dabei eine ganze Anzahl Geschützspezialisten ein. Geschütze wurden in großer Menge an Land gegeben, mit ihnen die Munition; „Bayan" z. B. gab seine sämtlichen 15 cm-Kanonen von

Bord. Die Munition der schweren Geschütze wurde beim Beschießen des Vorgeländes der Festung allmählich aufgebraucht; Ersatz war nicht vorhanden. So wurde die Flotte in kurzer Zeit für ihre eigentliche Aufgabe — den Kampf gegen die feindliche Flotte — unbrauchbar. Am 23. ging noch einmal ein Linienschiff in See, um die Batterien bei Lungwantung, welche den Minensuchbooten das Arbeiten in östlicher Richtung unmöglich machten, niederzukämpfen. Es war „Ssewastopol", die bei diesem Versuch auf eine Mine kam und schwer beschädigt wurde. Beim Auslaufen der „Ssewastopol" kamen „Nischin" und „Kasuga" so nahe heran, wie es die Minengefahr zuließ, und eröffneten das Feuer, ohne jedoch Wirkung damit zu erzielen.

Der Blockierende. Togo schaffte seinen Torpedobootsvorposten eine Erleichterung ihres Dienstes durch Verlegen ihres Ruheplatzes in die Pingtau-Bucht. Die Boote hatten in der Folgezeit immer 24 Stunden Blockadedienst, dann 24 Stunden Ruhe. Nachts haben auch Vorpostenkreuzer häufig in der Bucht geankert. Der Blockierende hatte wenig Abwechselung in dem einförmigen Blockadedienst, da der Blockierte sich völlig passiv verhielt. Von Zeit zu Zeit wurden Blockadebrecher abgefaßt, meist Dschunken mit Lebensmitteln, einigemale auch Dampfer mit Munition und Ausrüstungsgegenständen. Togo wartete weiter in der Überzeugung, daß ein neuer Durchbruchsversuch erfolgen müsse. Sehr wahrscheinlich erschien ihm ein solcher, als Anfang Oktober die 28 cm-Haubitzen ihr Feuer auf den Hafen eröffneten.

Die Belagerungsarmee hatte im Laufe des September im Nordwesten den Langen Berg erobert, jedoch den Hohen Berg noch nicht nehmen können; im Norden waren alle vorgeschobenen Werke in ihre Hände gefallen; man bereitete daher Anfang Oktober den Sturm gegen die Nordostfront vor. Erst zu dieser Zeit traf schweres Festungsgeschütz, sechs 28 cm-Haubitzen, vor Port Arthur ein. Sie wurden bei den Grünen Bergen aufgestellt und eröffneten am 1. Oktober ihr Feuer.

Die russische Flotte. Als Antwort auf die Meldung, daß die Flotte den Durchbruch nicht mehr versuchen wolle, traf am 6. September mit einer Dschunke aus Tschifu der Befehl ein, daß Wiren, Kommandant des „Bayan", zum Kontreadmiral ernannt sei und das Kommando des Geschwaders zu übernehmen habe. Fürst Uchtomski trat zur Verfügung des Statthalters.

Die Ernennung von Wiren, der den Ruf eines energischen und fähigen Offiziers hatte und durch seine Beförderung den anderen Kommandanten in Port Arthur, die sämtlich älter waren, vorgesetzt wurde, ist zweifellos in der Erwartung ausgesprochen worden, daß er entweder die Reste des Geschwaders nach Wladiwostok bringen oder mit ihnen den Gegner angreifen würde, um durch ihren Einsatz der Entscheidungsschlacht der Ostseeflotte vorzuarbeiten. Dafür war es aber bereits zu spät. Die Schiffe konnten erst auslaufen, wenn ihre Reparaturen beendet waren; die Wiederherstellungsarbeiten kamen im feindlichen Feuer jedoch nicht von der Stelle. Ihre Geschütze waren bereits im August zum größten Teil an Land gegeben und dort schon teilweise unbrauchbar geworden; der Munitionsvorrat nahm schnell ab; viele Geschützführer waren bereits gefallen oder verwundet. Wiren beschloß daher, an dem Plan, die Landverteidigung mit allen Mitteln der Flotte zu unterstützen, festzuhalten, um

dadurch den Fall der Festung möglichst lange hinauszuschieben. Er glaubte, daß damit sowohl der Mandschurei-Armee, gegen die Japan seine vor Port Arthur gebundenen Armeeteile nicht verwerten konnte, ein großer Dienst geleistet würde als auch der herauskommenden Flotte erleichtert werde, Wladiwostok zu erreichen, weil ein Teil der feindlichen Flotte vor Port Arthur bleiben mußte, so lange dort noch Seestreitkräfte lagen. In diesem Sinne forderte er die größte Beschleunigung der Abfahrt des II. Geschwaders, da er überzeugt war, daß Port Arthur nur noch einige Monate zu halten sei und daß nach der Niederlage bei Liauyang (2. September) ein Entsatz der Festung zu Lande nicht mehr zu erwarten sei.

Im September beschränkte sich die Tätigkeit der Flotte auf dem Wasser auf Minensuchen zum Freihalten einer Einfahrt für Blockadebrecher und auf Minenwerfen an Stellen, an denen japanische Kreuzer beobachtet wurden. Am 2. Oktober trafen die ersten 28 cm-Granaten der Belagerungsgeschütze „Peressiwjät“ und „Bayan“, der gerade erst aus dem Dock gekommen war. Wenn überhaupt noch beabsichtigt wurde, mit Teilen der Flotte in See zu gehen, dann mußte es jetzt sofort geschehen, denn sonst wurden die Schiffe durch die schweren Geschosse, die eine ganz andere Wirkung hatten, als die bisher verwandten 12 und 15 cm-Granaten, in kurzer Zeit vernichtet. Nur zwei Linienschiffe waren noch fähig, die See zu halten, „Retwisan“ und „Pobjeda“. Auch diese waren kaum imstande zu kämpfen, denn sie hatten beinahe keine Munition mehr, sie blieben daher im Hafen.

Die japanische Flotte hat Anfang Oktober fest darauf gerechnet, daß die Russen ihren Durchbruchsversuch wiederholen würden, und war bitter enttäuscht, als nichts derartiges geschah, weil sie daraus entnehmen mußte, daß die schweren Haubitzen die Schiffe nicht erreichen konnten. Die Japaner schossen noch immer ohne Beobachtung, weil es ihnen noch nicht gelungen war, eine Stellung, aus der sie den Hafen übersehen konnten, zu nehmen. Die Russen konnten infolgedessen ihre Schiffe durch häufiges Verholen noch einige Zeit vor der völligen Vernichtung retten.

Am 11. Oktober gelang es dem Blockierten, zwei Dampfer mit Munition und Kriegsmaterial durch die feindlichen Vorposten zu bringen; ihr Durchbruch wurde durch ein Kanonenboot und sieben Torpedoboote, die ihnen entgegengingen und die Vorposten an der Durchbruchsstelle auf sich zogen, ermöglicht. Ein Torpedoboot soll dabei auf eine Mine gekommen und untergegangen sein. Am 12. versuchte wieder ein Dampfer durchzubrechen. Ihm gingen neun Torpedoboote entgegen. Die Japaner waren aber gewarnt, da ihre auf der äußersten Huk von Pingtau eingerichtete Küstensignalstation die Vorgänge am 11. beobachtet hatte, sie trieben die Torpedoboote zurück und nahmen den Dampfer weg, auf dem sie fast 1100 Kisten Munition und 9 Kisten mit Waffen fanden.

Die Belagerungsarmee arbeitete im Laufe des Oktober an Laufgräben und anderen Vorbereitungen für den Sturm. Die sechs schweren Haubitzen beschossen abwechselnd den Hafen und einzelne Festungswerke. Am 16. ging man an einer einzigen Stelle zum Sturm vor, nämlich bei dem südlich der Eisenbahn-Redoute liegenden Fort III. Sobald jedoch die dicht vor dem Fort befindlichen Schützengräben genommen waren, unterließ man ein weiteres Vorgehen und richtete sich dort zur Verteidigung

ein, denn der Zweck des Vorstoßes war erreicht: man besaß einen Platz, von welchem ein Teil des Hafens einzusehen war. Aber auch jetzt noch fanden die russischen Schiffe hinter dem Wachtelberge Schutz gegen Sicht, so daß die Wirkung des Haubitzfeuers nicht beobachtet werden konnte. Trotzdem sind schon unter so ungünstigen Bedingungen für die Artillerie fast alle Schiffe getroffen worden. Am schlechtesten erging es „Bayan“, auf dessen aktive Verwendung man noch gehofft hatte. Man wollte ihn als einzigen schnellen Panzerkreuzer die Blockade brechen und nach Wladiwostok gehen lassen und hatte ihm deshalb schon die Geschütze der „Pallada“ gegeben. Nach dem ersten Schuß, der seine Backbord-Maschine schwer beschädigte, trafen ihn noch fünf weitere 28 cm-Granaten, so daß an sein Ausbrechen nicht mehr zu denken war. Am 8. Oktober lief „Retwisan“ am Tage aus, um sich dem feindlichen Feuer zu entziehen, und kehrte abends in den Hafen zurück. Sein Einlaufen war von den Japanern nicht beobachtet worden; nachts gingen Torpedoboote dreimal gegen den Platz, an welchem er zu Anker gelegen hatte, zum Angriff vor und wurden von den Küstenbatterien beschossen.

Inzwischen kam die Nachricht vom Auslaufen der Ostseeflotte, die am 12. Oktober Libau verlassen hatte, nach Japan. Vom Hauptquartier wurde daher auf die Eroberung Port Arthurs gedrängt, weil die Flotte für den Kampf gegen die russische Ersatzflotte frei werden mußte. Nogi wartete deshalb nur die Aufstellung von zwölf weiteren 28 cm-Haubitzen ab, die am 26. Oktober beendet war, um zum Sturm gegen die Werke der Nordostfront, deren Einnahme das Schicksal der Festung entscheiden mußte, zu schreiten. Sein Angriff erfolgte in den Tagen vom 26. bis 31. Oktober und war vergeblich, da kein einziges ständiges Werk genommen wurde. Die Japaner sahen sich nun gezwungen, die Vorbereitung des Sturmes gründlicher zu wiederholen, besonders die Werke von Artillerie bearbeiten zu lassen. Das taten sie im Laufe des November, in dem auch Ersatz für die großen Verluste und Verstärkung durch die VII. Division herangezogen wurde. Am 26. November erneuerte Nogi den Angriff auf die Nordostfront, der aber mit einem Verlust von 5000 Mann vollständig mißlang. Er mußte jetzt die Hoffnung aufgeben, die Festung durch schnellen Erfolg an dieser Stelle zu gewinnen, war aber trotzdem gezwungen, alles daran zu setzen, um endlich die feindliche Flotte zu vernichten; denn ein Teil der russischen Verstärkungen hatte bereits den Suezkanal passiert, während ein anderer Teil auf dem Marsche um Afrika begriffen war. Das einzige Mittel zum schnellen Erfolg war die Einnahme des Hohen Berges (203 m), von dem der ganze Hafen einzusehen war. Der Sturm wurde befohlen, und in den Tagen vom 28. November bis zum 6. Dezember haben die Japaner den Hohen Berg und die anschließende Höhe 181 mit einem Verlust von 10 000 Mann genommen. Diese Zahl spricht deutlich für den Wert, welcher der umstrittenen Höhe beigemessen wurde. Die Russen sollen dort 5000 Mann verloren haben, darunter viele Mannschaften der Flotte, deren Reserve-Landungskorps schon in den Landfronten kämpfte.

Jetzt war das Schicksal der Flotte entschieden. Die 28 cm-Haubitzen beschossen vom 6. bis 10. Dezember nacheinander alle Schiffe und zerstörten sie gründlich. „Ssewastopol“ verließ am 9. den Innenhafen und ankerte in der Weißen Wolfs-Bucht. Dort schützte sie sich in ähnlicher Weise, wie es früher „Retwisan“ getan, durch eine an Bojen hängende Netzsperre. Japanische Torpedoboote griffen sie

in den Nächten des 12., 13., 14., 15. und 16. Dezember an und hatten schließlich Erfolg. „Ssewastopol“ wurde darauf von ihrem Kommandanten auf Grund gesetzt und vor der Übergabe der Festung in tiefes Wasser gebracht und versenkt.

Die Blockadeflotte. Bis „Ssewastopol“ gefechtsunfähig gemacht war, ist Togo mit den Linienschiffen auf der Blockadestation geblieben. In den letzten Monaten machte er in noch höherem Maße als in den Sommermonaten von Minen Gebrauch, um den Russen das Auslaufen unmöglich zu machen; im besonderen sollten Minen, die dicht unter der Wasseroberfläche (bei Niedrigwasser) standen, die russischen Torpedoboote gefährden, wenn sie die langen und dunklen Nächte zu Angriffen ausnutzen wollten. Es fehlt jede Erklärung dafür, daß dies von den Russen niemals — auch nicht unter Wiren — versucht worden ist. Verwendbare Torpedoboote waren bis zum letzten Augenblick verfügbar, am Tage vor der Übergabe sind die letzten sechs nach neutralen Häfen durchgebrochen. Die Russen benutzten ihre Torpedoboote in der letzten Zeit nur noch zum Minenlegen, nach dem Auslaufen der „Ssewastopol“ auch als Wachtboote. Sie verhinderten ihre Zerstörung durch die Landgeschütze dadurch, daß sie die Boote bei Tage in die Weiße Wolfs-Bucht schickten, bei Nacht wieder in den Hafen nahmen.

Die eigenen, dicht unter der Wasseroberfläche stehenden Minen hinderten Togo, seine Torpedoboote nachts bis dicht an die Einfahrt vorzuschieben. Da es zu gefährlich war, während der langen Nächte auf eine genaue Kontrolle der Einfahrt zu verzichten, sind die großen Dampfbeiboote der Schiffe dort aufgestellt worden. Am 14. November fiel dabei den Russen die Barkasse der „Mikasa“, die Vorpostendienst tat, in die Hände.

Die Minenunternehmungen der Russen sollten die Landverteidigung unterstützen. Minen wurden mehrmals in der Tauben-Bucht, in der Luisen-Bucht und nahe der Kap-Insel gelegt. An den beiden erstgenannten Plätzen sollten sie verhindern, daß Seestreitkräfte die Stürme gegen den Hohen Berg durch Artilleriefeuer unterstützten; dort sind „Haiyen“ am 17. September und „Seiyen“ am 30. November bei derartigen Versuchen durch Minen verloren gegangen. Die Minen bei der Kap-Insel sollten den Japanern verwehren, von diesem Platz aus die Batterien Nr. 21, 22 auf dem Kreuzberge, deren schwere Mörser anscheinend der Belagerungsartillerie Schaden zufügten, unter Feuer zu nehmen, was „Nischin“ und „Kasuga“ bereits mehrfach versucht hatten. Diese Sperre hatte Aussicht auf Erfolg, weil sie im Feuerbereich eigener Geschütze lag, die das Minensuchen stören konnten. Am 21. November kam dort „Takasago“ auf eine Mine und ging unter. Schließlich ist noch zu erwähnen, daß die Blockadeflotte im November das Kanonenboot „Atago“, welches auf einen Felsen geriet, verlor.

Am 16. Dezember war kein russisches Linienschiff und kein Kreuzer mehr seefähig, die Blockade war bis auf die Absperrung des Hafens und die Bewachung einiger feindlicher Torpedoboote beendet. Zunächst kehrten daher die japanischen Linienschiffe und ein Teil der Kreuzer zum Docken und zu Überholungsarbeiten nach Japan zurück; ihnen folgte bald nach der Übergabe der Festung der Rest der Hochseeflotte, während einzelne Kanonenboote noch für längere Zeit an den Aufräumungsarbeiten teilnahmen.

Der entscheidende Sturm und die Übergabe der Festung. Am 28. Dezember waren die Vorarbeiten für die Erstürmung der Werke der Nordostfront beendet. Die Stürme begannen und wurden bis zum 2. Januar fortgesetzt. Alle Werke der Nordostfront mit Ausnahme einer Batterie fielen den Japanern in die Hände. General Stössel schickte darauf einen Parlamentär an Nogi, um die Übergabe anzubieten. Mit der Annahme dieses Vorschlages hörten die Kämpfe um Port Arthur auf. Nach der Sitzung, in welcher die Übergabe beschlossen wurde, ließ Wiren die Schiffe noch weiter zerstören, um ihre Hebung und Wiederherstellung durch den Feind zu erschweren, und schickte die letzten Torpedoboote mit dem Befehl, sich nach neutralen Häfen durchzuschlagen, fort. Zwei von ihnen entkamen nach Tsingtau, vier nach Tschifu.

Rückblick auf die Zeit der engen Blockade.

Togo ist zur engen Blockade übergegangen, weil die Bewegungsfreiheit der russischen Flotte auf die allernächste Umgebung Port Arthurs beschränkt werden mußte. Er hat die Blockade im allgemeinen in Form der Bewachung des Hafeneinganges, vorübergehend auch in Form der Einschließung, durchgeführt. Die Bewachung war zweckentsprechend und hatte Erfolg, denn die russische Flotte mußte am 23. Juni, als sie die Grenzen, innerhalb deren sie sich ohne Gefahr bewegen konnte, überschreiten wollte, vor dem Blockadegros umkehren und wurde am 10. August, als sie den Durchbruch nach Wladiwostok versuchte, zur Schlacht gestellt. Die Einschließung ist, wie in den theoretischen Besprechungen der Blockadefrage oft gesagt worden ist, den modernen Waffen des Seekrieges gegenüber nicht möglich. Togos Versuch, Anfang Mai die Landungen der Armee bei Yentau durch Einschließung der Russen in Port Arthur zu decken, führte selbst bei einem so passiven Gegner zu schweren Verlusten.

Die Frage, ob eine Bewachung der feindlichen Flotte unter anderen Verhältnissen auch Erfolg zu versprechen scheint, ist aus der Erfahrung dieses einen Falles natürlich nicht zu beantworten, doch halte ich die Behauptung für berechtigt, daß eine Bewachung mit so geringem Kräfteüberschuß, wie ihn die Japaner hatten, gegenüber einem kampflustigen Gegner mit guter Friedensschulung nicht durchführbar ist.

Zum Schluß seien einige interessante Einzelheiten aus der Zeit der engen Blockade hervorgehoben.

Personal. Togo hat es verstanden, trotz der schweren Aufgaben, die der Blockadedienst stellte, sein Personal dauernd leistungsfähig zu erhalten. Der beste Beweis dafür ist die Tatsache, daß nur zwei Schiffe ohne Zutun des Feindes verloren gegangen sind („Yoschino“ und „Atago“). Die Schulung der Spezialisten ist während des Krieges fast wie im Frieden weiter geführt worden, sie wurden zu Kursen in die Heimat geschickt. Personal, welches besonders schweren Dienst hatte, z. B. die Besatzungen der Vorpostentorpedoboote, ist anscheinend in gewissen Zeiträumen abgelöst worden. Der 24-stündige Wechsel der Vorposten spricht auch von einer weitgehenden Schonung des Personals. Die Verpflegung hat bei der Anspruchslosigkeit der Japaner wenig Schwierigkeiten gemacht; bemerkenswert ist, daß die Schiffe keine Backeinrichtungen hatten und deshalb in den Stützpunkten Brot hergestellt wurde. Die sanitären Verhältnisse waren gut.

Material. Die Leistungsfähigkeit des Materials entsprach der des Personals. Die Japaner haben mit geringen Mitteln viel erreicht — es sei nur an die Verwendung der kleinen Torpedoboote und der Dampfbeiboote im Vorpostendienst während der Wintermonate erinnert. Da in den Stützpunkten ein Dock für große Schiffe fehlte, sind diese wohl nacheinander in Japan gewesen, um wenigstens den Boden zu reinigen, doch läßt sich darüber noch nichts Genaues feststellen. In den Stützpunkten wurden die Schiffe bei jeder Gelegenheit soweit als möglich gekrängt und abgekratzt. Das Dock in Dalni ist im August für Torpedoboote in Betrieb genommen worden; vorher hat man die Boote wohl zur Reinigung und zu kleinen Reparaturen trocken fallen lassen; ein Schwimmdock ist anscheinend nicht nachgeführt worden.

Stützpunkte. Die Abhängigkeit des modernen Schiffes von der Materialergänzung tritt in dieser Blockade ganz auffallend in die Erscheinung. War schon in der Zeit der losen Blockade das Vorschieben des Stützpunktes Vorbedingung für das Vorschieben des Gros, so wäre die enge Blockade ohne einen günstig gelegenen Stützpunkt für Togo überhaupt undurchführbar gewesen; man darf dabei natürlich nicht vergessen, daß Detachierungen vom Gros lange Zeit nicht angängig waren, weil es sonst dem Blockierten unterlegen gewesen wäre. Mehr noch als die großen Schiffe waren kleine Kreuzer und Torpedoboote vom Stützpunkt abhängig, weil sie nicht nur zur Materialergänzung dorthin gehen, sondern auch ihrem Personal Gelegenheit zum Ausruhen geben mußten. Wirkliche Erholung fand man aber nur zu Anker im Schutze des von anderen bewachten Stützpunktes. Die Folge: Masampo, Haiyungtau, Elliot-Inseln, Dalni, Pingtau zeigt am besten, welche Bedeutung der Stützpunkt für die Vorpostenstreitkräfte besaß.

Torpedobootsgefahr. Gegen die Torpedobootsgefahr schützte sich das Gros erstens durch die Vorposten, welche die Hafeneinfahrt bewachten, zweitens durch Zerstörer, die nachts eine Marschsicherung bildeten. Da die russischen Boote niemals einen Angriff versucht haben, fehlt die Probe, ob eine solche Sicherung genügt. Bemerkenswert ist die Aufstellung der Vorpostentorpedoboote in geschlossenen Gruppen; maßgebend dafür ist vielleicht die Überlegung gewesen, daß die Meldung des einzelnen Bootes über den nächtlichen Durchbruch feindlicher Streitkräfte leicht unbemerkt bleiben konnte, während der geschlossene Verband entweder zum Gefecht vorgehen oder die Verfolgung aufnehmen konnte.

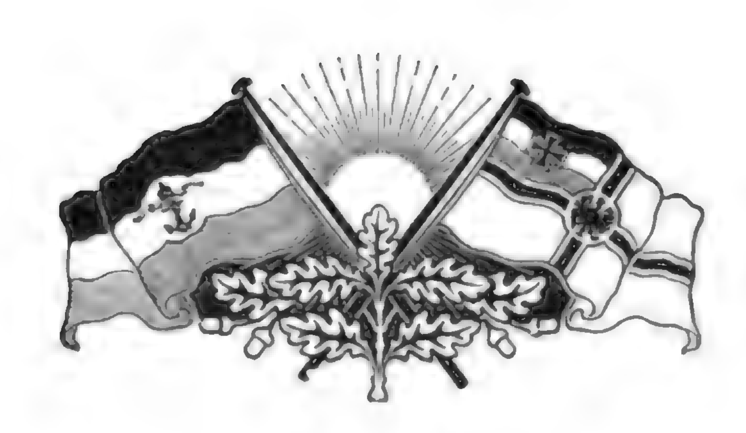
Minengefahr. Durch Minen hat die Blockadeflotte die meisten Verluste erlitten; sie suchte sich dadurch zu schützen, daß mit allen Mitteln Minen gesucht und beseitigt wurden. Minensuchabteilungen vor der fahrenden Flotte, wie sie die Russen benutzten, sind bei den Japanern nicht beobachtet worden. Der Minensuchdienst an Plätzen, an denen ein Stören durch den Feind zu erwarten war, wurde von Torpedobooten, Schleppdampfern und ganz alten Kanonenbooten mit Suchleinen ausgeübt. Da, wo eine Störung nicht zu erwarten war, wurden Taucher zum Suchen und Schneiden der Minenankertaue benutzt. Losgerissene Minen, die sehr zahlreich gewesen zu sein scheinen, wurden durch Leckschießen beseitigt. Einzelne Fahrzeuge suchten mit einem starken, an Spieren vor dem Bug ausgebrachten Netz Minen; sie sind aber

wohl nur da gebraucht worden, wo japanische Minen, deren Zünder beim einfachen Neigen funktionierte, wieder weggeräumt werden sollten.

Nachrichtendienst. Die Verbindung mit dem Hauptquartier in Tokio wurde durch Kabel aufrecht erhalten. Der Nachrichtendienst innerhalb der Blockadeflotte ist, soweit die Signalmittel nicht ausreichten, durch Funkspruch geleistet worden. Störungen der Funksprüche durch die Russen sind nicht nachzuweisen; der Mangel an Wellenmessern, der das Inbetriebnehmen der Station in Tschifu verhinderte, hat vielleicht auch veranlaßt, daß die japanischen Funksprüche ungestört blieben. Einzelne Landsignalstationen erleichterten den Verkehr innerhalb der Flotte, z. B. Hsiau Pingtau und Round Island; bei letzterer konnte Togo hinterlassen, wo er zu suchen sei, wenn er mit dem Gros seine gewöhnliche Blockadestellung verließ. Zwei Torpedoboote liefen täglich von Dalni aus nach allen Blockadestellungen zum Befehls- und Postaustausch. Die Verbindung Togos mit dem Chef der Belagerungsarmee sicherten Telephon und Telegraphenleitungen von Dalni und Pingtau zum Hauptquartier Nogis.

Die Frage des Zusammenarbeitens von Heer und Flotte bei den Japanern sowohl wie bei den Russen ist hier absichtlich nicht ausführlicher behandelt, weil die zuverlässigen Nachrichten darüber noch zu dürftig sind.

Banselow.



Über Motorboote im Kriegschiffsdienst.

(Mit 4 Abbildungen im Text.)

Die vielen Erfolge, die Explosionsmotoren mit Benzin-, Petroleum- oder Spiritusbetrieb in neuerer Zeit als Antriebskraft für Fahrzeuge errungen haben, lenken den Blick des Seemannes auf diesen vielversprechenden Ersatz der Dampfmaschine. Bisher war die Verwendung des Motors fast ganz auf Fahrzeuge beschränkt, die dem Sport, dem Luxus und dem geschäftlichen Verkehr dienten. In den Kriegsmarinen verhielt man sich anfänglich im allgemeinen recht ablehnend gegen den neuen Rivalen der bewährten Dampfmaschine. In den letzten Jahren sind jedoch in der deutschen Marine wie auch in den größeren fremden Marinen Versuche mit Motorbooten aufgenommen, die die Frage entscheiden sollen, ob der Motor für die besonders hohen Anforderungen des Marinedienstes weit genug entwickelt ist, ob die Anschaffungs- und Betriebskosten sich in rationellen Grenzen halten, welche sonstigen Vor- und Nachteile seine Einführung mit sich bringt. Diese Frage theoretisch zu erörtern und in dem Augenblick, in dem die bevorstehende Eröffnung der internationalen Motorbootsausstellung in Kiel das Interesse der Marine in erhöhtem Maße dieser Frage zuwendet, zu einem Gedankenaustausch darüber anzuregen, ist der Zweck nachstehender Zeilen.

Die Marine hat im Laufe der Jahre Typen von Dampfbeibooten entwickelt, die als bewährt bezeichnet werden können, wenn auch die Meinungen darüber geteilt sein dürften, ob sie nicht, den Anforderungen unserer Zeit entsprechend, verbesserungsfähig sind. In der Hauptsache sind in der Marine zwei Typen von Dampfbeibooten vertreten, die Dampfbarkassen oder Dampfbeiboote Klasse A und die Dampfpinassen in drei Größen, Klasse 1, 2 und 3.

Der größte Fehler dieser Boote liegt in ihrem hohen Gewicht, das bei den Barkassen etwa 16 Tonnen, bei den Pinassen 8,5 Tonnen für Klasse 1, 6,7 bzw. 5,5 Tonnen für Klasse 2 und 3 beträgt.

Ein 16 Tonnen schweres Boot mit der erforderlichen Geschwindigkeit an Bord ein- und aussetzen zu können, erfordert aber Bootsheißmaschinen von großer Kraft und folglich großem Gewicht; auch müssen die Kräne stark und schwer konstruiert werden. Während nun überall im Schiffbau das Bestreben vorherrschend ist, an Gewicht zu sparen, um jedes Kilogramm, um das der Schiffskörper leichter ausfällt, den Waffen des Schiffes zugute kommen zu lassen, stellen die Bootsheißmaschinen und Kräne, deren Gewicht für ein Linienschiff jetzt rund 40 Tonnen beträgt, im Gefecht absolut totes, nutzloses Gewicht dar. Ihrer sich vor der Schlacht zu entledigen wird meist kaum möglich sein. Eine Erleichterung dieser Einrichtungen wäre demnach als wünschenswert zu begrüßen.

Die Einführung von Motoren an Stelle der Dampfmaschinen in den Beibooten gibt die Möglichkeit einer bedeutenden Gewichtsverminderung der Boote und damit der Aus- und Einsetzvorrichtungen.

Die Verwendung unserer Boote im Dienst erfordert gewiß eine sehr solide, feste und damit schwere Bauart. Wohl in keiner anderen Marine werden derartige

Anforderungen an die Seetüchtigkeit und Festigkeit der Dampfboote gestellt wie bei uns. Das geht unter anderem daraus hervor, daß die meisten Marinen stählerne Dampfboote verwenden, die gewiß leicht und schnell, aber ebenso verletzlich und z. B. für den Dienst an der Scheibe bei einigem Seegang kaum brauchbar sind.

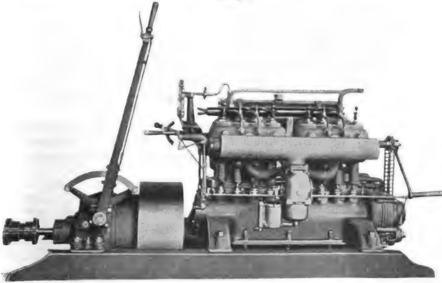
Es ist einleuchtend, daß ein Boot mit schwerer Maschinenanlage an und für sich schwerer gebaut sein muß als ein solches mit leichter Maschine, da abgesehen von der größeren Beanspruchung der Verbände durch das eingebaute schwerere Gewicht alle Stöße, die das Boot im Seegang, beim Anlegen usw. zu ertragen hat, infolge des größeren Momentes die Festigkeit des Bootes mehr beanspruchen. Bekanntlich ist eine Jolle, ein relativ leichtes Boot, oft noch für den Scheibendienst bei schlechtem Wetter zu gebrauchen, wenn das Anlegen an der Scheibe für die Dampfpinasse schon bedenklich erscheint, weil jede Berührung der letzteren mit den Scheibenbalken unfehlbar ein Loch verursacht, während die Jolle sich erstens leichter freihalten läßt und zweitens selbst ein beträchtlicher Stoß ihr meist nichts schadet.

Vergleich der Leistungen und Gewichte von Motor und Dampfmaschine.

Die Dampfpinassen sind jetzt mit Compoundmaschinen ausgerüstet, von denen die der Boote Klasse 1 30 indizierte Pferdestärken, die der Klasse 2 und 3 20 indizierte Pferdestärken entwickeln. Als Ersatz für diese Maschinen kommen Motoren von 30 bzw. 20 effektiven Pferdestärken in Betracht.

Abbildung 1 zeigt einen solchen Motor von 20 Pferdestärken der Firma Körting, Aktiengesellschaft.

Abbildung 1.



Vierzylinderbootsmotor von 20 Pferdestärken mit Zahnradumsteuervorrichtung.

In den nachstehenden Tabellen sind die Leistungen und Gewichte einiger Motoren und Dampfmaschinen verglichen.

Tabelle 1.

Motoren

	Nr. 1:	2:	3:	4:	5:
Anzahl der Zylinder	2	4	4	4	4
Umdrehungen pro Minute	700	800	700	700	700
Bremsleistung in effektiven Pferdestärken:					
Benzin	20	20	30	40	60
Petroleum	19,4	18	29	39	58
Spiritus	20	19	30	40	58
Gewicht in Kilogramm:					
des Motors mit Schwungrad	500	380	600	800	1050
der Antriebs- und Reversiervorrichtung	200	185	220	280	350
der Zubehörteile	50	60	60	60	65
Summe	750	625	880	1140	1465

Dampfmaschinen

Umdrehungen:	Klasse 1:	2:	3:
volle Leistung	345	350	350
ökonomisch	300	310	300
Indizierte Pferdestärken:			
volle Leistung	30	20	20
ökonomisch	20	14	10
Geschwindigkeit des Bootes:			
höchste	8,0	7,4	7,0
ökonomische	7,5	7,1	6,5
Gewicht der Anlage in Kilogramm	3960	3030	2390

Zu dem Gewicht des Motors kommen im Boot noch rund 100 kg für Schraube und Welle hinzu, wodurch es auf etwa ein Viertel des Dampfmaschinengewichts gebracht wird. Eine weitere Gewichtsverminderung bringt der geringe Brennstoffverbrauch des Motors mit sich, indem 150 kg Benzin einem Kohlenvorrat von 600 kg entsprechen.

Bei dem Vergleich ist ferner zu berücksichtigen, daß die Leistung des Motors als effektive, die der Dampfmaschine als indizierte angegeben ist, die effektive bei der Dampfpinasse also geringer ist.

Ohne eine Erleichterung der Bootskörper selbst durch eine leichtere Bauausführung, die, wie bereits erwähnt, tatsächlich möglich ist, würden sich die Gewichte (in Kilogramm) der Boote bei Verwendung von Motoren folgendermaßen verringern:

Tabelle 2.

Klasse des Bootes	1.	2.	3.
Gewicht des Bootskörpers einschl. Heißvorrichtung	2200	1750	1550
Maximum des Inventars	1162	1019	808
Besatzung	420	350	350
Summe	3782	3119	2708
Gewicht der Maschinen- und Kesselanlage	3960	3030	2390
Kohlenvorrat	600	430	300
Summe	4560	3460	2690

Gewicht des Dampfbootes	8342	6579	5398
Gewicht des Motors einschl. Schraube und Welle	980	725	725
Gewicht des Brennstoffvorrats	150	100	100
Summe	1130	825	825
Differenz zwischen Motor und Dampfmaschine	3430	2635	1865
Bleibt Gewicht für Motorboot	4912	3944	3533

Hieraus ergibt sich die Möglichkeit, die Boote bei gleichen Längen- und Breitendimensionen flacher und in den Linien erheblich gestreckter zu bauen. Die Boote werden bessere Geschwindigkeiten erzielen als bisher. Die Beibehaltung der jetzigen Breite sichert ihnen eine nicht geringere Stabilität, Seefähigkeit und Geräumigkeit. Man darf daher mit Spannung den Versuchen entgegensehen, die in nächster Zeit mit einer solchen Motorpinasse Klasse 1 und einer Motorbarkasse mit Körting-Motoren aufgenommen werden sollen. Bezeichnend für die Erwartungen, die man in betreff der Geschwindigkeit hegt, ist jedenfalls, daß man für die Barkasse einen 60pferdigen Motor als genügend stark erachtet, um 12 Seemeilen Geschwindigkeit zu erreichen, wozu die Dampfbarkassen etwa 180 indizierte Pferdestärken benötigten.

Geschwindigkeit.

Eine ganze Reihe von Gründen spricht für schnelle Beiboote, deren Fehlen in der Front oft schmerzlich empfunden wird. So sind im Kieler Hafen oft zwei Dampfbeiboote nicht imstande, den Verkehr eines großen Schiffes bei den weiten Entfernungen von den äußeren Bojen zu bewältigen. Jedem Seeoffizier sind die Schwierigkeiten bekannt, mit denen der Erste Offizier und der Wachthabende zu kämpfen haben, wenn gleichzeitig ein Boot zur Werft geschickt werden muß, eins zur Post, eins auf das Flaggschiff, um Befehle zu holen, und dennoch das Routineboot rechtzeitig fahren soll. Manchmal geht es eben nicht, da die Pinasse nur etwa 7 Seemeilen läuft und daher stundenlang fortbleibt.

Das Fehlen der Dampfbarkasse als eines schnelleren Bootes wird auf einem großen Schiff geradezu als eine Kalamität empfunden, so fühlbar ist der Unterschied zwischen diesen Booten und den Dampfpinassen. Wie oft genügen aber auch die Dampfbarkassen, von denen nur die besseren in der Praxis mehr als 10 Seemeilen laufen, nicht den Anforderungen, z. B. beim Torpedoschießen mit großen Schußweiten, wobei es nötig ist, daß ein schnelles Boot von 15 bis 16 Seemeilen Geschwindigkeit dem Torpedo folgt und ihn im Auge behält. Die jetzt übliche Verwendung von Torpedobooten zu diesem Zweck bedeutet einen erheblichen Aufwand, der durch den Gebrauch schneller Barkassen vermieden würde. Die Konstruktion einer Motorbarkasse von 16 Seemeilen Geschwindigkeit bietet aber der Technik keine Schwierigkeit mehr. Zwei 80 Pferdestärken-Motoren würden einem etwa 9 Tonnen schweren Boot in den bisherigen Längen- und Breitendimensionen (16 × 3,12 m) eine Geschwindigkeit von reichlich 16 Knoten verleihen.

Abbildung 2 zeigt die Unterbringung von zwei 80pferdigen Fiat-Motoren in einer Barkasse von 8400 kg Gewicht, Abbildung 3 die beiden Motoren selbst.

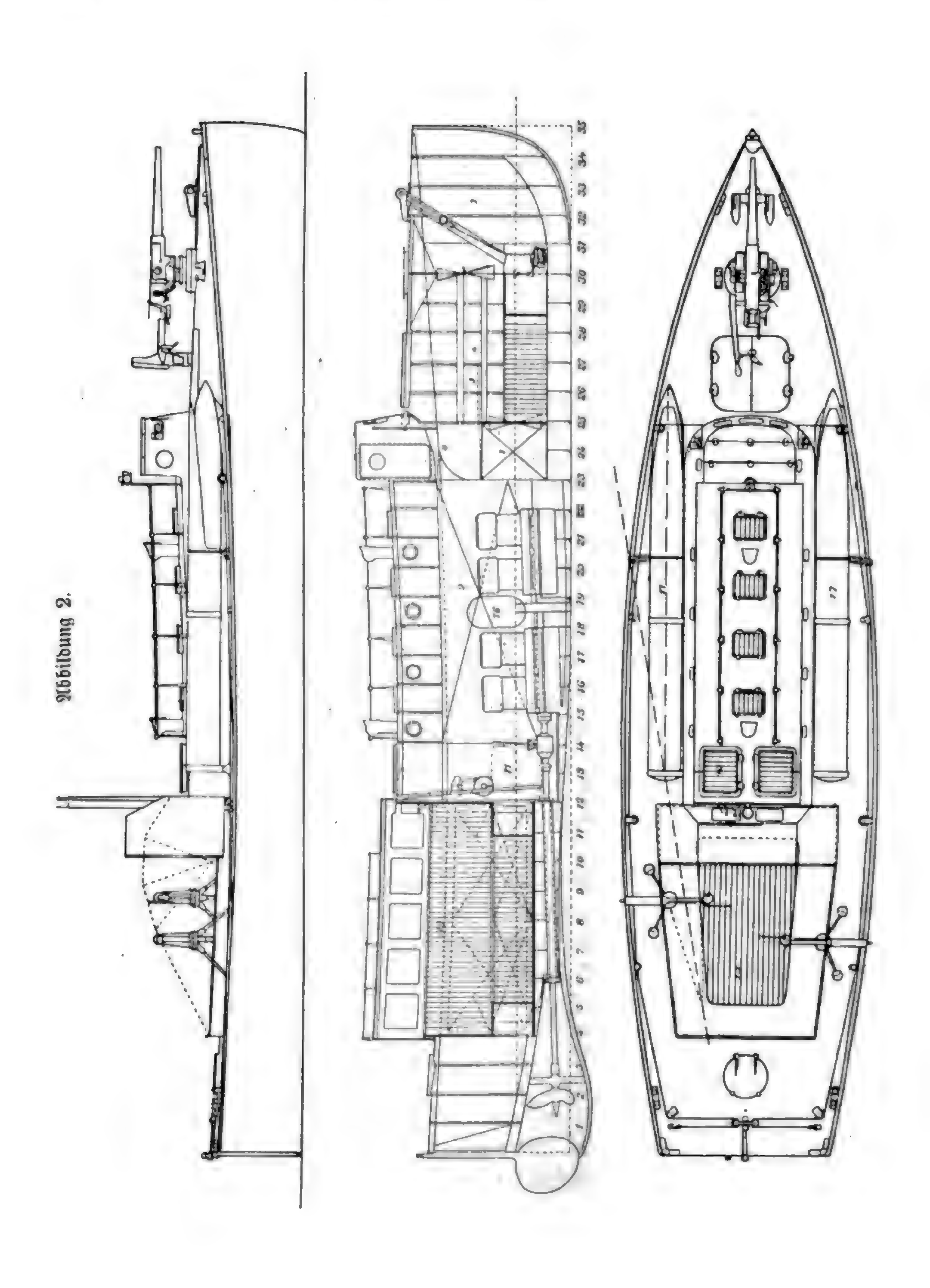


Abbildung 2.

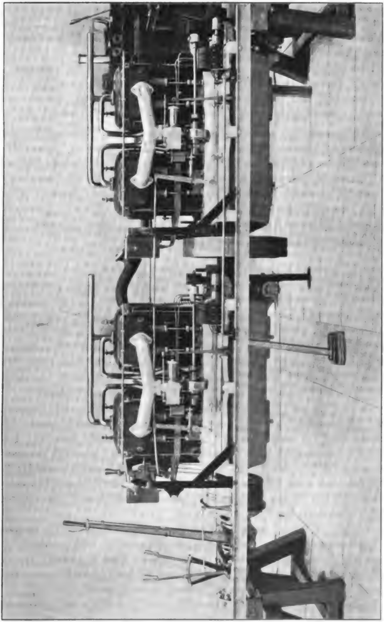


Abbildung 3.

Digitized by Google

Länge des Bootes	12,25 m
Breite des Bootes	2,70 m
Tiefgang des Bootes	0,66 m
Motorstärke	zweimal 80 = 160 effektive Pferdestärken
Geschwindigkeit	16 Seemeilen
Gewicht des Bootes, komplett	8400 kg
Gewicht des Bootes, ohne Armierung . .	6600 kg

Armierung: zwei Torpedolancierrohre von 356 mm Durchmesser, zwei Torpedos, eine 48 mm-SK., zwei Maschinengewehre.

Das Boot ist von der italienischen Firma Fiat-Muggiano auf eigene Rechnung erbaut und von der italienischen Regierung angekauft worden. Seine Erbauer sagen von ihm: „Die Leichtigkeit, der große Aktionsradius und die hohe Geschwindigkeit, die Stabilität, die Kriegsausrüstung des Bootes lassen in ihm einen kostbaren Ersatz für die im Gebrauch befindlichen Dampfbarkassen der Schlachtschiffe erblicken."

Der Wert der Torpedoarmierung ist für unsere Zwecke bei einem Boot dieser Größe illusorisch, das Boot selbst bedeutet aber auch für uns einen willkommenen Ersatz für die schweren und langsamen Dampfbarkassen.

Einfache Bedienung des Motors.

Die Bedienung und Instandhaltung des Motors sind verhältnismäßig einfach. Natürlich fehlt dem Personal heute noch die nötige Erfahrung, so daß mehrfach Versager an den im Gebrauch befindlichen Motoren vorgekommen sind. Man wird sich aber hierüber kaum wundern können, wenn man bedenkt, daß das Maschinenpersonal der Marine seit langen Jahren auf die Bedienung der Dampfmaschine eingearbeitet ist, die in ihrem Wesen so gänzlich verschieden vom Motor ist. Aus diesem Grunde wird von den Motoren liefernden Firmen allen Ernstes empfohlen, zur Bedienung nicht Maschinenpersonal, sondern Matrosen, am besten Fischer, heranzuziehen.

Es handelt sich hierbei natürlich nur um die Bedienung des Motors beim Fahren, also das An- und Abstellen, die Regulierung der Umdrehungszahl und das Umsteuern. Für das Aufnehmen und die Zusammensetzung zur Reinigung und bei Reparaturen, das Nachschleifen der Ventile u. a. wird immer technisches Personal verwendet werden müssen. Als Beweis dafür, wie leistungsfähig und betriebssicher Bootsmotoren sind, auch wenn sie nicht von technisch gebildetem Personal bedient werden, sei die ausgedehnte und ständig zunehmende Verbreitung des Motors in der Fischerei, besonders in Dänemark, angeführt.

Die peinliche Überwachung des Dampfkessels kommt beim Motor in Fortfall, er ist stets fahrbereit, solange Brennstoff im Tank vorhanden. Die periodische Kesselreinigung der Dampfboote, die das Boot auf mehrere Tage dem Schiff entzieht, ist dem Motor so unbekannt wie das stundenlang vor der Inbetriebnahme nötige Anheizen des Kessels. Ein Motor von mittlerer Leistung, bis etwa 40 Pferdestärken, kann von einem Mann mit Leichtigkeit bedient werden, für stärkere Motoren werden zwei Mann vollkommen ausreichen. In den Dampfbarkassen werden für die Bedienung der Maschinenanlage drei Mann, in den Dampfpinassen zwei Mann benötigt. In der

Bedienung eines Motors kann ein Mensch von technischem Verständnis in nicht allzu langer Zeit die erforderliche Fertigkeit erlangen, um ein sicheres und gefahrloses Funktionieren zu gewährleisten.

Motorboote bieten mehr Raum zur Unterbringung von Personen.

In den Dampfbooten können zur Zeit recht wenig Personen untergebracht werden. Eine Dampfpinasse faßt im besten Falle 20, eine Dampfbarkasse etwa 30 Mann. Sitzplätze sind nur für 9 bzw. 12 Personen vorhanden. Den größten Teil des Bootes nehmen Maschinen- und Kesselräume ein. Dies hat zur Folge, daß schon bei Beförderung einer mäßigen Anzahl Personen ein Ruderboot im Schlepp des Dampfbootes mitgegeben werden muß, wenn nicht das Dampfboot mit an Deck stehenden Leuten überladen werden soll, wodurch es einmal sehr rank wird und was auch wenig den herkömmlichen seemännischen Anschauungen mit Bezug auf das Aussehen der Boote entspricht. Anders das Motorboot: Der Motor, der infolge des Fortfalls des Kessels erheblich weniger Raum beansprucht, gestattet die Anordnung eines großen, durchlaufenden Raumes zur Unterbringung von Personen. Der hintere Teil des Bootes kann davon als Raum für Offiziere abgeschottet werden, den vorderen nimmt der Motor ein. Es lassen sich so etwa 28 Sitzplätze im Boot anordnen (Pinasse 1. Klasse).

Wirtschaftlichkeit des Betriebes und Anschaffungskosten.

Bei einem Vergleich der Betriebskosten beider Anlagen ist zu berücksichtigen, daß der Motor Brennstoff nur während der Fahrt und während kurzer Momente des Stoppens verbraucht, während die Dampfmaschinenanlage dauernd Kohle verbrennt, solange der Kessel Dampf auf hat, allerdings in vermindertem Maße während des Stilliegens.

Betrachten wir wieder die 30 Pferdestärken-Compoundmaschine und einen 30 Pferdestärken-Motor. Der Kohlenverbrauch der Dampfmaschine beträgt etwa 1,3 kg pro indizierte Pferdestärke und Stunde, oder $30 \times 1,3 = 39$ kg für die Leistung von 30 indizierten Pferdestärken in der Stunde. Rechnet man das Kilogramm Kohle zu 0,02 Mark (1 Tonne = 20 Mark), so ergibt sich für die Dampfpinasse ein Stundenbetriebspreis von 0,78 Mark.

Den Brennstoffverbrauch einiger Motoren zeigt folgende Tabelle 3:

Motor Nr.		1	2	3	4
		2 Zylinder	4 Zylinder	4 Zylinder	4 Zylinder
Bremsleistung	Effektive Pferdestärken	20	20	30	40
Brennstoffverbrauch pro effektive Pferdestärke und Stunde in Kilogramm	Benzin	0,38	0,32	0,33	0,31
	Petroleum	0,44	0,38	0,37	0,36
	Spiritus	0,55	0,52	0,52	0,48
Gesamtverbrauch für effektive Leistung pro Stunde in Kilogramm	Benzin	7,6	6,4	9,9	12,4
	Petroleum	8,8	7,6	11,1	14,4
	Spiritus	11,0	10,4	15,6	19,2

Es kosten: 100 kg Benzin . . . . etwa 27,00 Mark,
100 kg Petroleum . . . „ 26,60 „
100 kg Spiritus . . . „ 27,80 „

(bei Lieferung größerer Quantitäten ist auf ein Sinken des Preises für Spiritus auf etwa 24 Mark zu rechnen).

Der Stundenbetriebspreis eines 30 Pferdestärken-Motors stellt sich somit bei Benzinbetrieb auf 2,67 Mark, für Petroleum auf 2,95 Mark, für Spiritus auf 4,34 Mark.

Der Motor arbeitet also teurer als die Dampfmaschine, am teuersten mit Spiritus. Es bleibt indessen abzuwarten, ob diese im Verhältnis zu den sonstigen Kosten des großen Schiffsbetriebes geringen Mehrkosten nicht durch Ersparnisse beim Bau des Bootes und durch die geringeren Reparaturkosten der an und für sich kleineren und billigeren Maschinenteile aufgewogen werden. Die Baukosten des Bootskörpers werden sich voraussichtlich verringern, da ja die Boote leichter ausgeführt werden können.

Aus Tabelle 4 sind die Lieferungspreise der Dampfbootsmaschinen für Dampfbarkassen Klasse A, Dampfpinassen Klasse 1, 2, 3 sowie der vier vorher erwähnten Körting-Motoren ersichtlich:

Tabelle 4.

		Preise in Mark		
		Kessel und Maschinen	Inventar	Summe
Dampfmaschinen	180 ind. Pferdestärken Dampfbarkasse Klasse A . .	36 000	4480	40 480
	30 ind. Pferdestärken Dampfpinassen Klasse 1 . .	11 000	3980	14 980
	20 ind. Pferdestärken „ Klasse 2 . .	9 700	3590	13 290
	20 ind. Pferdestärken „ Klasse 3 . .	8 700	2990	11 690
		Motor	Antriebs- und Reversiervorrichtung	Summe
Motoren mit Inventar	40 Pferdestärken 4 Zylinder	11 000	3000	14 000
	30 „ 4 „	8 700	2000	10 700
	20 „ 4 „	5 850	1600	7 450
	20 „ 2 „	5 300	1600	6 900

Die Inventarien der Motoren sind in den Lieferungspreis einbegriffen. Ganz einwandfrei sind die Zahlen der Tabelle nicht, da das gesamte Bootsinventar bei den Dampfbooten berechnet ist, weshalb ein gewisser Betrag für Bootsmanns- und Zimmermannsinventarien abzuziehen ist. Die Kostendifferenz zugunsten des Motors beträgt bei Pinassen Klasse 1 rund 4000 Mark, bei Klasse 2 etwa 5500 Mark, bei Klasse 3 etwa 4000 Mark. Es ist ferner der Umstand in Betracht zu ziehen, daß die Motoren-

industrie noch verhältnismäßig jung, die Herstellung daher noch teuer ist, daß ferner bisher wenige Firmen zur Lieferung herangezogen sind. Durch Ermutigung der Konkurrenz werden sich daher wohl die Preise mit der Zeit herabsetzen lassen.

Geringeres Schleppvermögen der Motorboote.

Ein entschiedener Nachteil der Motorboote für den Marinedienst ist zweifellos ihr geringeres Schleppvermögen. Ihre kleine Schraube mit hoher Umdrehungszahl (siehe Tabelle 1) wird bei Vermehrung des Widerstandes durch Anhängen eines Schleppbootes einen schlechteren Wirkungsgrad annehmen als die langsamer laufende, größere Schraube der Dampfboote, so daß der Geschwindigkeitsverlust größer als beim Dampfboot sein wird. Auch ist der Motor empfindlicher gegen stoßweise Beanspruchung, so daß das Anschleppen mit großer Vorsicht zu geschehen haben wird. Zur Schonung der Motoren wird es unter Umständen nötig sein, eine federnde Vorrichtung in die Fangleinen der Schleppboote einzufügen. Daß man jedoch die Erwartungen bezüglich der Schleppleistung nicht allzu weit herabzustimmen braucht, zeigt ein praktisches Resultat, das mit einem leichten Fiat-Motorboot von 8,5 m Länge, ausgerüstet mit einem 24 Pferdestärken-Motor, erreicht wurde. Dieses Boot schleppte einen 30 Tonnen schweren Prahm während 2 Stunden mit 4 Seemeilen Geschwindigkeit.

Brennstoffe.

Die Beantwortung der Frage, für welchen Brennstoff man sich in der Marine zu entscheiden haben wird, hängt von einer Reihe von Erwägungen auf wirtschaftlichem und technischem Gebiet ab. Zu ihrer Klärung bedarf es jedenfalls noch ausgiebiger Erprobungen im Dienstgebrauch. Hier können nur die Vor- und Nachteile der verschiedenen Stoffe aufgeführt werden.

Für Benzin spricht der geringe Verbrauch von nur 0,285 kg pro effektive Pferdestärke und Stunde, wie er neuerdings erreicht ist, während die nicht abzuleugnende Explosions- und Brandgefahr dieses Stoffes seine Einführung an Bord von Kriegschiffen nicht unbedenklich erscheinen läßt. Im Betriebe selbst sind Unglücksfälle nur bei Nichtbeachtung der einfachsten Vorsichtsmaßregeln möglich.

Petroleum hat den Nachteil eines geringeren Nutzeffektes bei gleichen Zylinderabmessungen sowie den eines um wenig höheren Brennstoffverbrauches (siehe Tabelle 3). Es hat ferner den Nachteil, in kalten Zylindern zu rußen, so daß man gezwungen ist, entweder die Zylinder mit heißer Luft vorzuwärmen, wie es bei Unterseebootsmotoren geschieht, oder aber den Motor mit Benzin angehen zu lassen und zur Petroleumspeisung überzugehen, wenn eine genügende Erwärmung der Zylinder erreicht ist. Dies bedingt eine unliebsame Komplizierung der Anlage. Auch Petroleum ist explosionsgefährlich, wenn auch in geringerem Maße als Benzin.

Spiritus gibt bei gleichen Zylinderabmessungen etwa gleiche Leistungen des Motors wie Benzin. Der Brennstoffverbrauch ist dabei aber wesentlich größer, nämlich 0,48 bis 0,55 kg pro effektive Pferdestärke und Stunde, woraus sich einerseits eine bedeutende Verteuerung des Betriebes, anderseits die Notwendigkeit ergibt, den Booten zur Erreichung gleicher Dampfstrecken größere Tanks einzubauen und damit das Gewicht zu erhöhen.

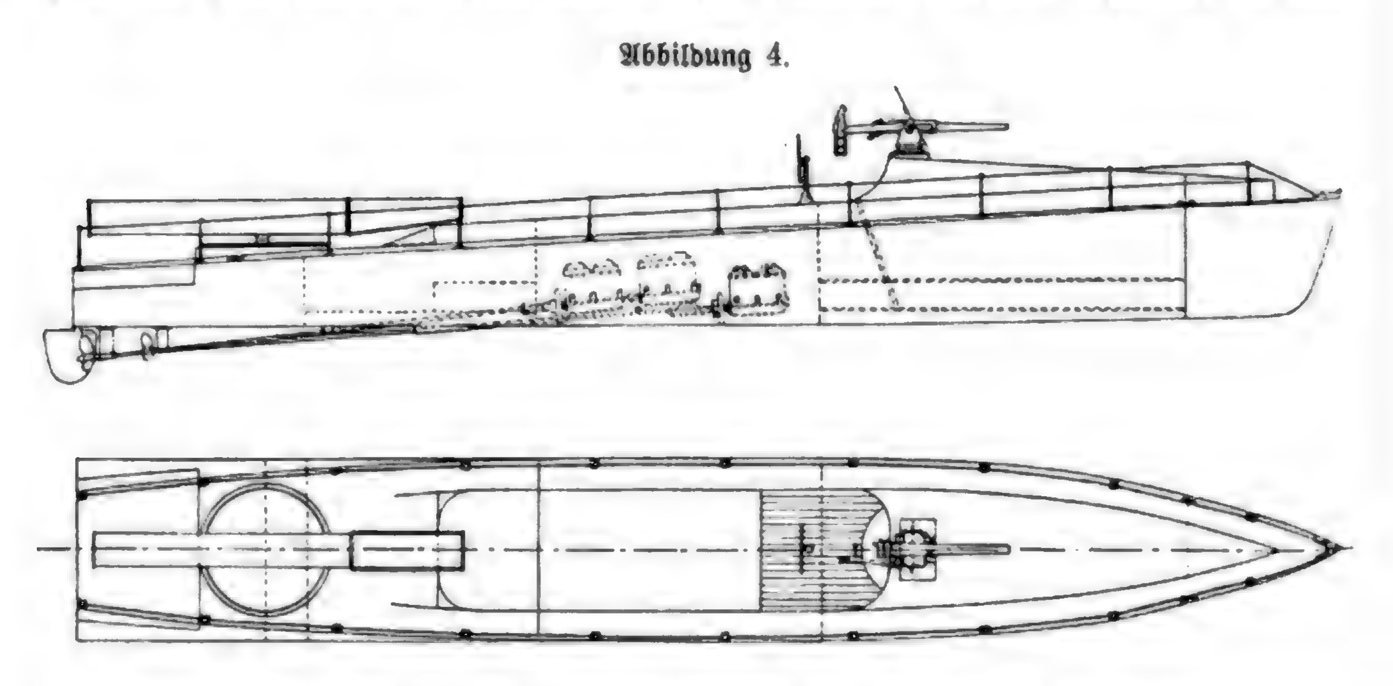
Die Preise aller drei Stoffe sind bereits weiter oben angegeben.

Motortorpedoboote.

Zum Schluß sei noch einer Klasse von Fahrzeugen Erwähnung getan, die, obwohl ihre Entstehung der neuesten Zeit angehören, doch schon Eingang in die Kriegsmarinen gefunden haben. Es sind dies Motortorpedoboote von geringer Größe, deren Verwendung neben großen Hochseetorpedobooten in den Küstengewässern und zur Hafenverteidigung in einzelnen Marinen beabsichtigt ist.

Das moderne Torpedoboot von etwa 500 Tonnen Deplacement hat sich aus einem Fahrzeug von etwa 20 m Länge und 15 bis 20 Tonnen Gewicht entwickelt. Das Bestreben, Boote zu schaffen, die eine brauchbare Hochseewaffe darstellen und auch bei schlechtem Wetter eine hohe Geschwindigkeit zu entwickeln imstande sind, ist der Grund für das stete Anwachsen des Deplacements gewesen und wird voraussichtlich auch der Anlaß für jede weitere Steigerung sein. Aus den Booten sind große Fahrzeuge geworden, von denen jedes ein beträchtliches Wertobjekt darstellt, ohne daß sie einen

Abbildung 4.

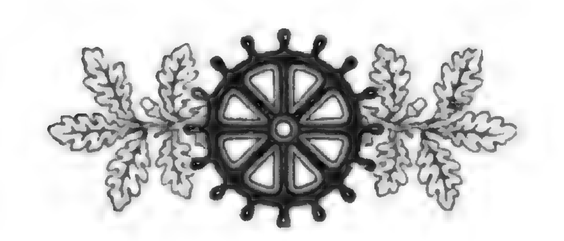


nennenswert besseren Schutz besäßen als jene ersten Boote, deren Eigenschaft, ein verschwindend kleines, schlecht sichtbares und schwer zu treffendes Ziel zu bilden, man ihnen nicht mehr nachrühmen kann. Aus dem Wunsche heraus, für den Dienst in den Küstengewässern wieder ein Boot zu erhalten, das schnell und schwer sichtbar, also klein und daher auch von geringen Kosten ist, hat man in England das Motorboot zum Torpedoboot ausgestaltet. Auf der Werft von Yarrow in Poplar ist ein Boot von 18,25 m Länge, 2,8 m Breite und 8 Tonnen Deplacement gebaut, dem man ausgezeichnete Seeeigenschaften und trotz seiner außerordentlich hohen Geschwindigkeit eine sehr kräftige und solide Bauausführung nachsagt (Abbildung 4). Das Boot hat drei Schrauben, von denen die seitlichen von je zwei Motoren von zusammen 120 Pferdestärken, die mittlere von einem solchen von 60 Pferdestärken angetrieben werden. Die Zahl der gesamten Pferdestärken beträgt somit 300. Für geringere Geschwindigkeiten und bei Rückwärtsgang wird allein die mittlere Schraube benutzt. Mit allen Motoren erreichte das Boot an der Meile eine mittlere Geschwindigkeit von 26,15 Seemeilen, während 24 Seemeilen als Dauerleistung gehalten

werden konnten. Ein Brennstoffvorrat von 1000 kg Petroleum verleiht dem Boot einen Aktionsradius von 300 Seemeilen. Um zu verhindern, daß bei Beschädigungen des Petroleumtanks sein Inhalt in das Bootsinnere gelangt, ist dieser ganz achtern an Deck angebracht.[redacted] Das Boot kann bei seinem geringen Gewicht von 8 Tonnen mit Leichtigkeit an Bord der Linienschiffe und großen Kreuzer eingesetzt werden. Die Armierung des Bootes besteht aus einem 45 cm-Torpedodecksrohr achtern und einer 4,7 cm-SK. im Bug.

Auf die Verwendung dieser Boote kann hier nicht näher eingegangen werden. Es läßt sich aber annehmen, daß sie bei ihrer geringen Größe und Sichtbarkeit, ihrer hohen Geschwindigkeit und Handlichkeit in der Hand eines kundigen Führers zu einer wirksamen Verteidigungswaffe werden können, besonders wenn sie in großer Zahl auftreten. Die Kosten von 15 dieser Boote erreichen erst die eines modernen Hochseetorpedobootes. Auf der anderen Seite bleibt dabei allerdings zu berücksichtigen, daß die Schaffung einer Waffe, die nur der Verteidigung im engeren Sinne dient, immer einen gewissen Luxus darstellt und daß es doch eingehender Erwägung bedarf, ob man der zur Zeit in der Entwicklung begriffenen, zunächst nur für Zwecke der Küstenverteidigung verwendbaren Unterseebootswaffe noch eine zweite Waffe hinzufügen soll, die naturgemäß nur einen beschränkten Wirkungskreis haben kann.

P.



Das strategische Ziel Rojestwenskis vor Tsuschima.

In den beiden in dieser Zeitschrift veröffentlichten Preisarbeiten „Trafalgar und Tsuschima" ist das große Drama, das den Abschluß der Operationen zur See und damit den des Russisch-japanischen Krieges selbst bildete, auf das eingehendste nach dem Stande unserer heutigen Kenntnisse behandelt. Viel neues zur Sache wird sich zunächst nicht mehr vorbringen lassen, bis eine amtliche Geschichtschreibung vorliegt oder sonstige bessere Quellen erschlossen sind. Auch die Strategie Rojestwenskis vor der Tsuschimaschlacht ist besprochen, eingehender in der mit dem ersten Preise ausgezeichneten Arbeit, weniger detailliert in der Arbeit des Kapitänleutnants v. Rheinbaben. Am ausführlichsten ist dies Thema wohl im „Nauticus" 1906 behandelt, wo die strategische Aufgabe Rojestwenskis und die Möglichkeit ihrer Lösung in interessanter Weise nach verschiedenen Richtungen hin beleuchtet ist. Es scheint, als habe Kapitänleutnant Lassen in seiner Preisarbeit in der Hauptsache die Ausführungen dieses letzteren Autors seinen Schlußfolgerungen zugrunde gelegt.

Der preisgekrönte Autor möge gestatten, daß hier — so sehr auch sonst im allgemeinen seinen klaren Ausführungen zugestimmt wird — hinsichtlich der Richtigkeit einer Auffassung Zweifel geäußert werden, in bezug darauf nämlich, was als die erste und eigentliche strategische Aufgabe Rojestwenskis anzusehen war. Die Frage scheint wichtig genug, um hier etwas breiter erörtert zu werden, weil das Falsche des strategischen Zieles Rojestwenskis wahrscheinlich nicht unwesentlich zu der Schwere der Niederlage beigetragen hat.

Wenn man die einzelnen, auf das hier zur Erörterung stehende Thema Bezug nehmenden Sätze aus der ersten Preisarbeit herausnimmt und zusammenstellt, so findet man folgenden Gedankengang:

„Der Kampf um die Seeherrschaft in der Schlacht ist das Entscheidende im Seekriege. Dieses ist das erste und wichtigste strategische Grundprinzip."

„Der Kampf um die Seeherrschaft muß aber offensiv geführt werden. Wer ihn offensiv führt, schreibt dem Gegner das Gesetz vor, aber nur dann, wenn er die Offensive nicht allein in der Form, in der Bewegung auf den Feind zu, sieht, sondern wenn er diese Form erfüllt mit dem richtigen Geist der Offensive. Von dem wahren Geist der Offensive waren die Japaner in hohem Maße durchdrungen."

„Togo war bei Tsuschima in der Defensive, er verteidigte die Seeherrschaft gegen die Russen. Die einzig wirksame Art der Verteidigung ist aber der Angriff. Das hat Togos Sieg von neuem bestätigt."

In einem gewissen grundsätzlichen Gegensatz zu diesen wohl überall als richtig anerkannten Ausführungen scheinen mir folgende Sätze zu stehen:

„Die Aufgabe Rojestwenskis war es, nach der Vereinigung mit dem Port Arthur-Geschwader die Seeherrschaft durch die Schlacht zu erringen. Der Fall Port Arthurs während der Reise modifizierte diese Aufgabe etwas. Sein nächstes Ziel wurde Wladiwostok, das Endziel der Operation blieb der Kampf mit der feindlichen Flotte um die Seeherrschaft."

„In die Schlacht mußte Rojestwenski mit möglichst großer Gefechtsstärke eintreten; er mußte versuchen, Wladiwostok zu erreichen, um sich dort mit den Panzerkreuzern zu vereinigen, um seine Schiffe in Stand zu setzen, seine Besatzungen ausruhen zu lassen und dann mit frischen Kräften dem Gegner zum Kampfe um die Seeherrschaft entgegentreten. Wenn er zur Schlacht gestellt wurde, mußte er den Kampf annehmen und den Gegner zu vernichten oder schwer zu schädigen versuchen. Das strategische Ziel Wladiwostok hatte bei diesem Kampfe in den Hintergrund zu treten."

Was dem in der Defensive befindlichen Togo als Tat angerechnet wird, die „Erfüllung der Defensive mit dem wahren Geiste der Offensive", „die Bewegung auf den Feind zu" wird für Rojestwenski, dessen Aufgabe richtig als „offensiv" bezeichnet wird, für falsch gehalten. Ihm wird nahegelegt, seine Offensivstellung zunächst aufzugeben und gegen die Defensivstellung in Wladiwostok einzutauschen.

Das scheint anfechtbar und soll hier angefochten werden.

Eingehend ist, wie schon oben erwähnt, das hier zu erörternde Problem auch im „Nauticus" 1906 behandelt.

Dort wird zwar zugegeben, daß der russische Admiral wahrscheinlich zur Schlacht gezwungen sein würde, ehe er Wladiwostok erreichte, und daß er deswegen von vornherein auf den Kampf vorbereitet sein mußte. Aber auch hier wird nicht der bestimmte Schluß gezogen, daß es nach Lage der Dinge das Gegebene war, als nächstes Ziel nicht Wladiwostok, sondern die Schlacht zu suchen. Es wird dort vielmehr etwas unbestimmt gesagt:

„Spätestens, sobald Rojestwenski die in Wladiwostok liegenden Panzerkreuzer „Rossija" und „Gromoboi" seiner Flotte eingereiht und dort seine durch die lange Tropenreise mitgenommenen Schiffe in Stand gesetzt hatte, mußte er die Entscheidungsschlacht schlagen."

Im Jahrbuch 1905 findet sich dagegen folgender Satz, der zweifellos mit dem vorher zitierten nicht voll in Einklang steht:

„Man hat Rojestwenski einen Vorwurf daraus gemacht, daß er die Koreastraße wählte, wo er die gesammelte feindliche Flotte, verstärkt durch zahlreiche Torpedoboote, unter für letztere günstigen Kampfverhältnissen vermuten mußte . . ."

„Es wäre verfehlt, aus der taktischen Unterlegenheit der Russen den Schluß ziehen zu wollen, daß ihre Strategie eine falsche war. Wie die feindliche Flotte für die Russen das einzige Ziel sein konnte, wollten sie ihren Zweck, die Wiedergewinnung der Seeherrschaft, erreichen, so mußten sie dies Ziel auch sofort unter Einsetzung aller Kräfte anstreben, solange ihnen noch die durch die Ausreise gesteigerte Kampfeslust innewohnte. Ein auch nur vorübergehender Aufenthalt in Wladiwostok hätte diesen moralischen Faktor erheblich herabgesetzt."

In Übereinstimmung mit dieser letzteren Ansicht soll in Folgendem versucht werden, nachzuweisen, daß für Rojestwenski das erste Ziel die Schlacht sein mußte, die Schlacht, die er nicht vermeiden konnte, und daß es daher strategisch falsch

war, Wladiwostock als nächstes Ziel der strategischen Maßnahmen in Aussicht zu nehmen. Über das „erste strategische Ziel“ wird man berechtigterweise seine Ansicht bestimmt und klar aussprechen können. Weniger einfach dürfte dies in bezug darauf sein, wie das Ziel anzusteuern war, welcher Reiseweg nach Lage der Dinge den Vorzug verdiente. Einmal führen viele Wege zur Entscheidungsschlacht nach Tsuschima oder vor Wladiwostok, und für jeden lassen sich Vorzüge und Nachteile finden; dann aber ist bei nachträglichen Überlegungen dieser Art eine Reihe von Kenntnissen, die der Verlauf der Dinge ergeben hat, schwer auszuschalten. Es entstehen kritische Betrachtungen, die anfechtbar sind, und die das strategische Problem dennoch nicht erschöpfen, weil jeder vorgeschlagene Schachzug in der Theorie durch einen solchen des Gegners so pariert werden kann, daß ein Erfolg nicht nachweisbar ist. Man kann durch mehrfaches Durchspielen der interessanten strategischen Situation vor Tsuschima in Form eines Seekriegspieles schließlich zu gewissen Wahrscheinlichkeitsschlüssen gelangen. Abschließend wird sich die Frage, wie mußte Rojestwenski sein Ziel, die Entscheidungsschlacht, ansteuern, in Form der Abhandlung nicht beantworten lassen. Es sei deshalb auch hier darauf verzichtet, diesen Versuch zu machen, obwohl, wie zugegeben werden soll, ein positiver Vorschlag die wünschenswerte Ergänzung der Ansicht bilden würde, daß das erste und einzige strategische Ziel der Strategie Rojestwenskis nur die baldmöglichst zu schlagende Entscheidungsschlacht sein konnte.

Erwähnt sei nur noch kurz, daß der Verfasser dieser Zeilen auf Grund längeren Durchdenkens der strategischen Situation auch darin die Auffassung der ersten Preisarbeit, daß es unbedingt strategisch falsch war, den Weg durch die Koreastraße zu wählen, nicht teilt.

Es bleibe dies aber Ansichtssache! Es lassen sich jedenfalls viele Gründe dafür finden, daß der navigatorisch kürzeste und einfachste Weg nach Lage aller Verhältnisse der beste war, wobei nicht ausgeschlossen werden soll, daß Rojestwenski seine Offensivposition hätte mehr ausnutzen und Togo besser zu Detachierungen hätte veranlassen können, als er dies durch die Entsendung von „Terek“ und „Kuban“ an die Ostküste Japans versucht hat. Welche Erfolge er dabei gehabt und inwieweit er schließlich Togo in der Tat zum Abweichen von dem Napoleonischen Grundsatz „Réunir plus de monde que l'ennemi sur un point donné“ verleitet hätte, bleibe dahingestellt.

* * *

Zunächst noch einige Voraussetzungen. „Die Strategie ist mit der Politik untrennbar verbunden.“ Dieser bekannte Satz ist zweifellos auch hier richtig. Dennoch wird, wenn das zur Erörterung stehende strategische Problem hier rein erfaßt und untersucht werden soll, eine Einschränkung gemacht werden müssen. Es muß außerhalb der Diskussion bleiben, ob es für Rojestwenski strategisch geboten war, überhaupt den Marsch nach dem eigentlichen Kriegschauplatz anzutreten, oder ob er richtiger handelte, wenn er die Baltische Flotte als fleet in being so lange wie möglich als gewichtiges Druckmittel für die bevorstehenden Friedensunterhandlungen an der Grenze des Kriegstheaters hielt, nachdem er sich mit Nebogatow vereinigt hatte, oder ob er noch

besser nach der Heimat zurückging. Es soll auch unerörtert bleiben, wer die Entscheidung bei diesen Überlegungen fällen mußte, ob er oder die russische Regierung, die vom politischen Standpunkt aus wohl allein vollkommen übersehen konnte, ob der Einsatz des letzten Trumpfes, den Rußland zu vergeben hatte, der Gesamtlage nach notwendig oder berechtigt war. Ein Urteil hierüber abzugeben, wäre heute auch leichter als damals. Es muß hier als Voraussetzung angenommen und zugrunde gelegt werden, daß die russische Regierung willens war, noch einmal den Versuch zu machen, das Kriegsglück zu wenden und in den Kampf um die Seeherrschaft einzutreten, deren Besitz allein den Japanern auf dem Landkriegschauplatz den Genuß der bisher erzielten Vorteile sicherte.

War der Einsatz groß, vielleicht ein bewußtes va banque-Spiel, so war doch auch der mögliche Erfolg für Rußland noch größer. Ein Sieg Rojestwenskis, ja nur eine erhebliche Schädigung der japanischen Flotte, hätte die Lage mit einem Schlage ändern können. Von allem anderen abgesehen, würde ein solcher Erfolg von ungeheurer moralischer Wirkung für die russische Armee und das ganze russische Volk gewesen sein. Im besonderen würden auch die finanziellen Kräfte Rußlands eine Stärkung, die japanischen wahrscheinlich eine indirekte Minderung erfahren haben. Die große Bedeutung des Geldes in diesem Kriege, besonders in seinem letzten Abschnitt, ist in der zweiten Preisarbeit sehr anschaulich und überzeugend hervorgehoben.

Es muß, weil das negative Resultat eventuell die Beantwortung der zur Erörterung gestellten Frage ausschließen würde, weiter davon abgesehen werden, zu untersuchen, ob etwa die moralische Verfassung der Besatzungen Rojestwenskis, der taktische Ausbildungsgrad der Kommandanten und Unterführer und der Ausbildungszustand der Mannschaften aller Grade, wie wir diese Verhältnisse jetzt aus mancherlei Veröffentlichungen kennen gelernt haben, ausreichende Gründe dafür waren, die Entscheidungsschlacht nicht zu suchen, den Kampf zunächst oder ganz zu meiden. Auch in dieser Beziehung hätte die Entscheidung fallen müssen, ehe Rojestwenski die Reise nach Norden überhaupt antrat. Heute wissen wir aus dem Ssemenowschen Buche und aus anderen Schilderungen, vor allem aber aus dem Ausgange der Schlacht, daß der russische Führer wahrscheinlich besser getan hätte, seine Schiffe der seegewohnten und kampferprobten japanischen Flotte nicht gegenüberzustellen. Das rechtzeitig zu erkennen und sich auch über sich selbst und seine Fähigkeiten klar zu werden, war lediglich eine Angelegenheit des Führers, die auch nur vor Einleitung der strategischen Aktion entschieden werden konnte.

Mahan sagt einmal sehr richtig bei Besprechung der Handlungsweise und der Exekution des Admiral Byng: „Der unglückliche Führer, der seine Aufgabe nicht zu lösen imstande ist, hat sich sein Schicksal selbst zuzuschreiben, for it is his business to reckon his own capacity before he accepts the dignity and honors of a position, in which the interests of the nation are intrusted to his charge“.

Von allen solchen Erwägungen muß hier also abgesehen werden, wo allein das strategische Problem: „was war das Ziel der russischen Flotte, die nach Passieren von Formosa im Mai 1905 in der gegebenen Zusammensetzung und Stärke gen Norden auf den Feind zusteuerte“, behandelt werden soll. Es darf dies geschehen, einmal weil es sich hier um eine strategische Studie handelt, und dann weil angenommen werden

muß, daß Rojestwenski mit der Hoffnung auf die Möglichkeit eines Erfolges Togo entgegenging, keinenfalls aber den Ausgang der Schlacht von Tsuschima, den sie hatte, voraussah. Seine Fahrt nach der Koreastraße wäre andernfalls nur mit der Wahnsinnstat eines javanischen Amokläufers zu vergleichen.

Daß der Führer der Baltischen Flotte mit der Möglichkeit eines Erfolges zuversichtlich rechnete, ist im übrigen auch heute — nach der Schlacht — noch zu verstehen. Niemand wird in Abrede stellen können, daß er sich die vollzählige Vereinigung aller ihm anvertrauten Streitkräfte in den ostasiatischen Gewässern als einen großen Erfolg anrechnen konnte, den er nächst seiner eigenen rastlosen Energie der Tüchtigkeit seines technischen Personals verdankte. Kapitän Klado hebt in seinem Buche „Die Kämpfe zur See im russisch-japanischen Kriege" mit Recht die durch zahlreiche Beispiele bewiesene Ausdauer und technische Tüchtigkeit des Maschinenpersonals hervor, und es wäre entschuldbar, wenn Rojestwenski sich auf Grund dieser Erfolge einer Selbsttäuschung über die Leistungsfähigkeit des für den Kampf bestimmten Personals hingegeben hätte.

Man darf auch, wenn man gerecht sein will, die Kampfesfreudigkeit und das Pflichtgefühl der russischen Seeleute nicht zu gering einschätzen.

Verschiedene Schiffe haben sich auch nach der Schlacht noch sehr brav geschlagen, so der alte „Nawarin", das Torpedoboot „Gromki", der „Uschakow", die „Swjätlana", der „Dmitri Donskoi". Konnten sie nicht siegen, so verstanden sie doch heldenmütig unterzugehen. Diese Taten sind bekannt geworden, an vielen anderen Stellen mag sich wahres Heldentum stumm verblutet haben, und die japanische See hat wahrscheinlich manchen pflichttreuen russischen Seemann verschlungen. Bei besserer Führung wäre vielleicht mit diesem Menschenmaterial erheblich mehr zu erreichen gewesen.

Es wäre auch entschuldbar, wenn Rojestwenski sich optimistischen Selbsttäuschungen über die Leistungsfähigkeit des ihm zur Verfügung stehenden Schiffsmaterials überlassen hätte. Wurde auch vor der Schlacht von allen Seiten anerkannt, daß in Summa die japanische Flotte der anrückenden russischen zahlenmäßig zum mindesten reichlich gewachsen und unter Hinzurechnung der in Betracht kommenden moralischen Faktoren nicht unerheblich überlegen sei, war Rojestwenskis Flotte auch dadurch im Nachteil, daß ihre an und für sich unterlegene Geschwindigkeit noch weiter herabgesetzt war durch den langen Reisemarsch, so brauchte er doch die Hoffnung, den Gegner kraft seiner Vorzugsstellung als Angreifer zu einer gewissen Zersplitterung seiner Kräfte zwingen zu können, nicht von vornherein aufzugeben. Die unterlegene Geschwindigkeit brauchte, sofern es gelang, an das feindliche Gros heranzukommen, als taktischer Faktor nicht zu hoch bewertet zu werden. „It has never been proved either in theory or practice that superior speed gives tactical advantage", schreibt ein ungenannter englischer Autor in „Blackwood's Magazine" 1905, und die gleiche Ansicht vertritt Admiral Sir Cyprian Brigde im „Naval Annual" 1905 bei Besprechung der Ergebnisse des russisch-japanischen Krieges.

Wenn Clausewitz sagt: „Der Angriff ist die schwächere Form des Kampfes", so hat er auch hier insofern Recht, als Togo, gestützt auf die Hilfsmittel der nahen Heimat und die Bekanntschaft mit dem Kriegstheater, den Gegner erwartete und so seine an und für sich schon vorhandene Überlegenheit noch verstärken konnte. Dennoch

mußte Rojestwenski diese „schwächere Form des Kampfes", die Offensive, hier wählen, weil nur durch sie dem Gegner das Gesetz vorgeschrieben und er zur Deckung mehrerer Möglichkeiten gezwungen werden konnte. Die russische Flotte mußte strategisch und taktisch offensiv vorgehen, weil ihr Daseinszweck der Kampf um die Seeherrschaft war, ihr Ziel, die baldmöglichst zu schlagende Schlacht, auf keine andere Weise erreicht werden konnte. Wenn Seeschlachten nur geschlagen wären bei absoluter oder annähernder Gleichheit der Kräfte, so wäre die Seekriegsgeschichte arm an solchen. Wie oft ist, um kühner Tat und raschem Entschluß das Wort zu reden, der Satz Nelsons zitiert: „Should superior number join we must look it in the face! Nihil desperandum!" wie oft der andere: „Nicht Schiffe fechten, sondern Menschen!" War es falsch für Rojestwenski, was anderen empfohlen wird? Den Ausgang der Schlacht, den sie nahm, haben wenige, wenn überhaupt jemand, erwartet. Niemals bis zu jener Zeit war die furchtbare Wirkung der modernen Waffen des Seekrieges so erprobt und klargestellt worden. Tsuschima ist ein Novum in dieser Beziehung, hatte keinen Vorgang. Daß seine Kommandanten und Unterführer keine band of brothers mit ihm bildeten, wird Rojestwenski gewußt haben. Vielleicht aber rechnete er bei seinem Verhalten ihnen gegenüber — zu seinem und seines Vaterlandes Schaden — mit den spezifisch russischen Charaktereigenschaften.

Ein Wort noch über das zahlenmäßige Kräfteverhältnis beider Parteien. Im „Nauticus" 1905 und 1906 sind die Deplacements und die Artillerie der Gegner mit einander verglichen. Es standen einander an gepanzerten Schiffen ohne Hinzurechnung der Wladiwostok-Kreuzer

14 Russen mit 131 650 Tonnen und 13 Japaner mit 138 550 Tonnen Deplacement gegenüber.

Den 53 schweren und 130 mittleren Geschützen der Russen entsprachen 51 schwere und 164 mittlere Geschütze auf den gepanzerten japanischen Schiffen. Dies Zahlenverhältnis ändert sich noch erheblich zugunsten der Russen, wenn man die beiden Panzerkreuzer in Wladiwostok einbezieht, mit denen Rojestwenski in gewisser Beziehung, wenn auch nicht sicher, bei seinen Plänen rechnen durfte. Daß einer von ihnen noch vor der Schlacht unbrauchbar werden würde, konnte ihm bei Aufstellung seines strategischen Planes nicht bekannt sein. Bei den Russen befanden sich allerdings 3 veraltete Schiffe und 3 Küstenpanzer von geringem Gefechtswert, bei den Japanern nur 1 Schiff, das älter als 10 Jahre war. Nimmt man die ungepanzerten Schiffe hinzu, so wird das Kräfteverhältnis für die Russen ungünstiger, das ist zuzugeben. 60 schwere und 305 mittlere japanische Geschütze stehen dann 53 schweren und 168 mittleren russischen Geschützen gegenüber. So zu vergleichen war aber eigentlich nicht gestattet; Rojestwenski brauchte es jedenfalls auf Grund der bis zur Tsuschimaschlacht gültigen Anschauungen nicht zu tun. Denn immer wurde betont, daß das Linienschiff allein den Ausschlag gebe und der Kreuzer, jedenfalls der ungepanzerte, für den Ausgang der Schlacht bedeutungslos, ein Mittel zum Zweck, ein notwendiges Übel sei.

Kapitän Klado, die russische Kassandra, ist ein lebendiges Beispiel dafür, wie verschieden die Stärkevergleiche der beiden Flotten vor und nach Tsuschima ausfallen. In den im November/Dezember 1904 geschriebenen Artikeln sagt er von dem Ge-

schwader Rojestwenskis (ohne Nebogatow): „Angenommen, daß das Geschwader ohne erhebliche Verluste an Ort und Stelle gelangt, so ist die Hoffnung auf einen anfänglichen und sogar sehr bedeutenden Erfolg vorhanden, die Gewißheit nicht.“ Und weiter: „Der Kampf um die Herrschaft zur See wird nur von den aus Panzerschiffen und Panzerkreuzern bestehenden Teilen der beiderseitigen Geschwader ausgefochten.“ Er schätzt dann das Stärkeverhältnis der russischen Flotte (ohne die 3 Küstenpanzer, die Wladiwostok-Panzerkreuzer und ohne „Imperator Nicolai I“ und „Wladimir Monomach“) zur japanischen, nach Koeffizienten berechnet, zu 334:618=1:1,8.

In seinem Buche „Die Kämpfe zur See im Russisch-japanischen Kriege“ sagt er dann nachträglich: „Die Stärke der russischen Flotte war höchstens halb so groß, wie die der japanischen. Sie hätte umkehren müssen und nicht fechten dürfen.“ Nach der Janeschen Skala war das Verhältnis des Gefechtswertes der russischen Kampfschiffe zu dem der japanischen 9,2 : 11,6!

Heute, nach der Schlacht, sind wir alle in dieser Beziehung klüger und vorsichtiger geworden. Wir wissen, daß alle zahlenmäßigen Vergleiche zu Staub zerfallen, wenn in der Schlacht die Probe auf das Exempel gemacht wird, wir wissen nun, daß — wie Lord Exmouth einmal zur Zeit der Segellinienschiffe sagte — auch heute noch „die erste Breitseite den Ausschlag gibt“ und daß die durch sie erzielte Anfangsüberlegenheit in überraschend kurzer Zeit zu einem Übergewicht der Kräfte führt, vor dem nichts standhält und das alle Berechnungen und Erwartungen über den Haufen wirft.

Rojestwenski brauchte auf Grund der bisherigen Kämpfe in diesem Kriege zu solchen Ansichten nicht gelangt zu sein. Immer wieder wurde nach der Schlacht am 10. August in der Fachpresse aller Länder wiederholt, daß die russischen Linienschiffe eigentlich noch ganz kampffähig geblieben seien, nirgends sei der Panzer durchschlagen, seien vitale Teile verletzt worden. Den 4 modernen Linienschiffen der Japaner konnte er als Kern seiner Flotte 4 modernere russische gegenüberstellen. Seine sonstige Unterlegenheit konnte daher kein absolut zwingender Grund sein, der Schlacht aus dem Wege zu gehen.

Auch für Rojestwenskis Strategie konnte der Satz sinngemäße Anwendung finden, den Kapitänleutnant Lassen unter der Überschrift „Das Grundprinzip der Taktik“ aufgestellt hat: „Ein Führer, der vernichten will, wird stets die Nachteile, welche die Offensive ihm für eine gewisse Zeit einträgt, in den Kauf nehmen, um nachher um so sicherer sein Ziel zu erreichen.“

Am ehesten hatte der russische Admiral die sehr erhebliche Überlegenheit der japanischen Torpedobootsstreitkräfte zu fürchten und zu berücksichtigen. Ihnen konnte er nichts von annähernd gleichem Wert gegenüberstellen. Am meisten mußte er ihre Wirksamkeit vor einer Entscheidungsschlacht fürchten, vor der Schlacht, in der er siegen oder doch den Feind tödlich treffen wollte. Jede Verminderung seiner Streitkräfte durch nächtliche Torpedobootsangriffe vor der Schlacht erschwerte ihm dies Ziel. Was nach der Schlacht wurde, konnte ihm zunächst gleichgültig sein. Hat Hawke darüber nachgedacht, was nach der Schlacht werden würde, als er vor dem Weststurm herlaufend bei sinkender Sonne in die ihm navigatorisch unbekannte Quiberon-Bucht und auf ihre Leeküste zusteuerte, um Conflans vernichtend zu schlagen? Hat Nelson darüber gegrübelt, als er in die Abukirbucht ging? Das Hineindisponieren in den

Feind und über die nächsten Ereignisse hinaus ist meist zwecklos. Ziel der russischen Strategie mußte in erster Linie sein, die Flotte bald und ungeschwächt durch feindliche Torpedobootsangriffe an das japanische Gros zu bringen. In mancher Hinsicht ist auch dies ein Grund dafür, die Schlacht, die baldmöglichst zu schlagende Entscheidungsschlacht, nicht aber Wladiwostok als nächstes strategisches Ziel hinzustellen.

Es darf auch, wenngleich natürlich nur in bedingter Weise, bei den Stärkevergleichen nicht ganz außer acht bleiben, daß Rußland noch über einige Reserven an Schiffen in der Heimat verfügte, die im Falle eines Erfolges der russischen Waffen später hätten angesetzt werden können. In der Ostsee befanden sich in der Fertigstellung oder Ausrüstung die neuen Panzerschiffe „Sslawa", „Imperator Pawel I", der alte „Pjotr Weliki", dazu der Panzerkreuzer „Pamjatj Asowa", der Kreuzer „Kornilow" und zwei Kanonenboote. Diese Schiffe sollten Juli/August 1905 den Suezkanal passieren. Hätte die japanische Flotte durch Rojestwenski schwere Beschädigungen erlitten, so würde das Erscheinen dieser Schiffe auf dem Kriegschauplatz keineswegs ohne Bedeutung gewesen sein.

Japan besaß dagegen keinerlei Reserven mehr. Die in England im Bau befindlichen Linienschiffe konnten aus Neutralitätsgründen nicht in Betracht kommen. Ganz außer Betracht darf dies hier nicht gelassen werden.

Soweit die Stärkevergleiche. Rojestwenski entschloß sich jedenfalls, den Marsch nach Norden anzutreten, entschied damit die Zweifel über „Schlagen" oder „Nicht schlagen" in positivem Sinne und befolgte so den Ratschlag Nelsons, den dieser vor Kopenhagen seinen Kommandanten gab: „When there is a doubt, fight, and you are sure to be right."

Als er die Anam-Küste verließ, war ihm vom Feinde bekannt, daß Togo nach dem Docken und Reparieren aller seiner Schiffe den Gegner erwartend, wohlgerüstet in der Japanischen See stand und wahrscheinlich Masampo als Basis benutzte. Unumschränkt gehörte den Japanern die Seeherrschaft. Nur ihr ganzer oder wenigstens teilweiser Besitz konnte für die Russen die Lage auf dem Landkriegschauplatz ändern, wo ein offensives Vorgehen für die nächste Zeit ausgeschlossen war.

Durch die bisherigen Mißerfolge der russischen Flotte allein und ganz auf sich angewiesen trat ihm jetzt erst recht fühlbar in die Erscheinung, von welcher Bedeutung ein andersartiges Verhalten der nun versenkten oder aufgelegten russischen Schiffe für ihn hätte werden können. Mahan sagt in einem Aufsatze „The size of battleships" sehr mit Recht von dieser vorausgegangenen Zeit: „It was the cardinal and most discreditable feature of the campaign as a whole, that no decided attempt was ever made to destroy the Japanese fleet by »sheer hard fighting.«"

Dieser bisher begangene Fehler konnte nur ausgeglichen werden durch den Kampf, durch Befolgen der alten englischen Kampfmaxime „to sink, burn or destroy the ships of the enemy". Je mehr Rojestwenski der Grund für die bisherigen Mißerfolge der russischen Seestreitkäfte klar war, umsomehr mußte er selbst zur Schlacht entschlossen sein. Und was doch geschehen mußte, geschah am besten bald, aus militärischen und aus politischen Gründen. Die Lage Togos war für eine Defensive wie gemacht. Wie eine Klammer umgab das japanische Inselreich mit seinen

Digitized by Google

zahlreichen Stützpunkten, Defileen und Nachrichtenstellen die einzige den Russen verbliebene Basis, Wladiwostok, wo die Flotte vor oder nach der Schlacht Erholung suchen, reparieren, ihre Vorräte ergänzen mußte. Einmal losgelöst von der wenig gastlichen französischen Küste Hinterindiens, allein auf sich selbst gestellt, mußte die russische Flotte früher oder später Togo in das Netz laufen, denn eine Basis kann eine moderne Flotte auf die Dauer nicht entbehren. Togo — die bedeutende Mittelmäßigkeit, wie er mit Recht oder Unrecht genannt ist — handelte nur richtig, wenn er kühlen Blutes den Feind dort erwartete, wo er ihm sicher kommen mußte, ihm nicht in ferne Gewässer entgegenging, wobei er Vorteile aufgab, die ihm wertvoll waren, und er nur Unsicherheiten dafür eintauschte. Hiermit konnte und mußte Rojestwenski rechnen. Ebenso aber war ihm wohl klar und mußte ihm klar sein, daß er, welchen Weg er auch einschlug, einmal in die Japanische See eingetreten, einen Zusammenstoß mit dem die Schlacht suchenden feindlichen Gros nicht würde vermeiden können. Die Möglichkeit, den Gegner zu strategischen Maßregeln zu veranlassen, die eine Konzentration aller seiner Streitkräfte an einer Stelle, am Ort der Schlacht, hinderten, war dagegen vorhanden. Daß die Schlacht würde geschlagen werden, ehe er Wladiwostok erreichte, konnte er mit einer Wahrscheinlichkeit von 90 zu 10 annehmen. Jede Berechnung an der Hand der Karte zeigt das, selbst wenn man den Geschwindigkeitsüberschuß der Japaner ganz außer Ansatz läßt. Ssemenow läßt in seinem Buche diesen Gedanken den Navigationsoffizier des russischen Flaggschiffes sehr drastisch erläutern: „Wer den Gebrauch des Zirkels und der vier Spezies kennt, der kann sich ohne Mühe ausrechnen, daß uns Togo noch immer auf dem Wege nach Wladiwostok fassen kann, auch wenn wir den Trick der Reise um Japan herum versuchen".

Mahan drückt seine Ansicht in dem oben erwähnten Aufsatz „The size of battleships" bei Besprechung der Bedeutung der Geschwindigkeit in strategischer Beziehung wie folgt aus: „In short, Togo was quite able to grapple with the strategy of the conditions upon terms of equal speed and it may be added even with speed inferior by 2 or 3 knots. By the choice of central position, insuring interior lines, and by adequate measures for receiving intelligence he made himself master of the strategical situation independent of probable speed."

Und an anderer Stelle:

„I have said there was no escape from the Russian dilemma. To get to Wladiwostok without figthing was impossible under any probable conditions of speed in the battleships."

Es gab also kein Ausweichen für Rojestwenski. Und weil dies so war, gab es, konnte es kein anderes strategisches Ziel für ihn geben, als die Schlacht. Er mußte nach Norden fahren — wenn er eben fuhr — mit dem einzigen, heiligen Ziel, auch taktisch offensiv zu bleiben, sofort die Schlacht zu suchen unter Bedingungen, die so günstig wie möglich für ihn waren, sie durchzuschlagen mit dem Willen zum Siege, mit dem Willen zum Töten ganz und ohne jede Halbheit des Schielens nach Wladiwostok, das nur hindernd und lähmend wirken konnte. Das Vernichtungsprinzip mußte ihn ganz durchdringen. Tat er das und erfüllte er so seine Befehle, so tat er seine Schuldigkeit. Er durfte dann der Geschichte das Urteil, mußte den Ausgang des

Kampfes dem Schlachtengott überlassen. „God is good and our cause is just“ durfte auch er von sich sagen. So hätte, des bin ich sicher, der mit Recht so oft zitierte Nelson gedacht und gehandelt. Ihm wäre auch die Gabe gegeben gewesen, seine Mannschaften mit diesem Geiste zielbewußten Wollens zu erfüllen, alle Kräfte auf ein Ziel zu spannen. Daß Rojestwenski dies versagt war, weil er vielleicht selbst unter der Halbheit seines Zieles litt, ist wohl der Hauptgrund für den niederschmetternden Mißerfolg von Tsuschima gewesen.

Und was bot denn Wladiwostok der russischen Flotte, was wäre geschehen, wenn sie wirklich ohne erhebliche Schwächung bis vor diesen Hafen gelangt wäre? Klado berichtet in seinem mehrfach erwähnten Buche über Wladiwostok das Folgende: „Die Zustände in Wladiwostok waren äußerst mangelhaft. Vor dem Kriege gab es dort kein einziges 7,6 cm-Geschoß. An 30,5 cm-Geschossen waren allerdings 1037 vorhanden. Die vorhandenen Geschosse konnten aber nicht geladen werden, da es an einem brauchbaren Zünder fehlte. Kein einziges der Geschütze der Seefront konnte den Teil der Ussuribucht, von dem aus der Feind Stadt und Hafen unter Feuer nehmen konnte, bestreichen. Die russische Insel, der Schlüssel der ganzen Festung, hatte keine Verteidigungsanlagen und lag offen für eine Landung da. Noch ein Jahr nach Ausbruch des Krieges wurden alle Geschütze von notdürftig ausgebildeten Infanteristen bedient. Einige Reservebatterien waren mit Hilfe des untergegangenen Kreuzers »Witjasja« hergestellt.“

„Es gab eine von der Ingenieurverwaltung hergestellte Minensperre (Beobachtungsminen). Diese erwies sich aber als unzulänglich, so daß man in der Ussuribucht Kontaktminen auslegen mußte, die aber Unglücksfälle verursachten. Eine eigentliche Sicherung der Zugänge gegen feindliche Minen gab es nicht.“

Diese hier zusammengestellten Sätze werfen, auch wenn man annimmt, daß Klado schwarz malt und im Laufe der Zeit einzelne Verbesserungen geschaffen sein werden, doch wenig günstige Schlaglichter auf den Verteidigungszustand der Feste Wladiwostok.

An Hilfsmitteln besitzt dieser Platz nach der Segelanweisung ein Trockendock von 168 m Länge und 27 m Breite und ein für Linienschiffe ungeeignetes Schwimmdock. Die dortige Werft verfügt über Hilfsmittel zur Reparatur größerer Havarien. Sie scheint aber durch die Wiederherstellung der „Rossija“ und des „Gromoboi“ schon stark angespannt gewesen zu sein. Wie viel Zeit würde es erfordert haben, um alle Schiffe Rojestwenskis zu docken und ihre Maschinen in Stand zu setzen? In taktischer Beziehung blieb dabei der Führer trotz alledem von der Geschwindigkeit der langsamsten Einheiten abhängig. Viel wurde in Summa also nicht gewonnen. Taktisch blieben die Japaner an Geschwindigkeit immer erheblich überlegen. Eine zwingende Notwendigkeit, die Schiffe vor der Schlacht zu docken und zu reparieren, lag nebenher nicht einmal vor. Einzelne der schnelleren russischen Schiffe haben trotz der langen Seereise nach der Tsuschima-Schlacht eine recht beträchtliche Geschwindigkeit entwickelt, z. B. „Isumrud“, „Oleg“, „Awrora“. Alle russischen Schiffe sind mit gebrauchsfähigen Maschinen und Kesseln in die Schlacht eingetreten, keins ist aus diesem Grunde zurückgeblieben.

Kohlen werden wohl etwa 100000 Tonnen in Wladiwostok vorhanden gewesen

sein. Es ist aber auch bezeichnend, wenn Ssemenow in seinem Buche „Die Schlacht bei Tsuschima" diesbezüglich sagt: „Wir waren gezwungen, die Transporter nach Wladiwostok mitzuführen. Eine grausame Ironie: Wir bemühten uns, nach unserer Basis durchzubrechen und hatten den Befehl, möglichst alles mitzubringen, um an sie keine Anforderungen in bezug auf Material und Vorräte stellen zu müssen, da die Eisenbahn nur mit Mühe die Armee versorgte und wir auf sie nicht rechnen konnten."

Dies also der Zustand der Basis selbst.

An Seestreitkräften befanden sich im Mai 1905 in Wladiwostok: die Panzerkreuzer „Gromoboi" und „Rossija" sowie der geschützte Kreuzer „Bogatyr".

Abgesehen davon, daß „Rossija" und „Gromoboi" in dem Gefecht vom 14. August 1904 starke Verluste (200 Mann, darunter 50 Geschützführer) erlitten hatten, von denen nicht sicher ist, ob sie ersetzt werden konnten, war „Gromoboi", nachdem er mühsam von den in dieser Schlacht erlittenen Schäden ausgebessert war, Ende 1904 auf ein Riff und nach seiner Wiederherstellung am 23. Mai 1905 auf eine japanische Minensperre aufgelaufen. Wenn auch nicht absolut kampfunfähig, war er für weiter ausholende Kreuzerunternehmungen doch unverwendbar.

„Bogatyr", der schon am 17. Mai 1904 auf ein Riff gelaufen und schwer beschädigt nur mit Mühe wieder abgebracht war, verließ das einzige Dock nur, als der „Gromoboi" aufgenommen werden mußte. Voll verwendbar war also nur „Rossija".

Sonst sollen nach Klado nur sieben kleine Torpedoboote und einige Unterseeboote, für die es aber an ausgebildeten Mannschaften fehlte, vorhanden gewesen sein. Die verfügbaren Hafenschiffe, Transporter usw. standen unter dem Befehl des Festungskommandanten, eines Generals.

Lohnte es, um die Vereinigung mit diesen Streitmitteln zu erreichen, die Vorteile der Offensivstellung aufzugeben und das Erreichen von Wladiwostok als nächstes Ziel der ganzen Strategie in Aussicht zu nehmen? Konnte nicht besser versucht werden, die „Rossija" in anderer Weise an der Schlacht oder dem Kampfe um die Seeherrschaft zu beteiligen?

Daß Wladiwostok dank seiner geographischen Verhältnisse eine vorzügliche strategische Basis ist und sein kann, zeigt ein Blick auf die Karte. Der Blockierende sieht seine Aufgabe durch die vielen Ausgänge aus der inneren Bucht erschwert, der Blockierte erleichtert. Die Japaner waren aber nicht müßig gewesen. Der russischen Flotte wäre der Eintritt in den Hafen, von den im Mai und Juni häufig herrschenden Nebeln ganz abgesehen, durch die im Mai 1905 ausgelegte, den Russen der Lage nach unbekannte und sich über die ganze Wladiwostok-Bucht erstreckende Minensperre ziemlich schwer gemacht worden. Weitere Minenunternehmungen, die nach den bisherigen Vorgängen von den Russen nicht gehindert werden konnten, würden der Flotte Rojestwenskis später auch das jederzeitige verlustlose Auslaufen erschwert und der Blockadeflotte Togos das rechtzeitige Erscheinen zur Schlacht immer möglich gemacht haben.

Außer der im Mai 1905 durch zwei japanische Dampfer gelegten, 750 Minen enthaltenden Abschlußsperre war aber die Bucht Peters des Großen durch zahlreiche sonstige russische und japanische Minen verseucht. Nach der offiziellen Bekanntmachung in der

Zeitung „Kampo" vom 14. November 1905 hatten die Japaner im ganzen noch 75 Minen an drei verschiedenen Stellen der Bucht ausgelegt. Dazu kommen die zahlreichen russischen Sperrversuche, die mehrfach zur Verletzung eigener Schiffe geführt hatten. Ob man die Lage dieser Sperren in Wladiwostok selbst genau kannte, sei dahingestellt. Klado erzählt jedenfalls, man habe sie Rojestwenski nicht mitgeteilt. Keins der russischen Schiffe wußte, wo vor Wladiwostok mit Minen zu rechnen war. Die Trümmer der Flotte, die nach der Tsuschima-Schlacht Wladiwostok aufsuchten, näherten sich daher nur sehr vorsichtig diesen Gewässern. Die Aussicht für Rojestwenski, beim Einlaufen nach Wladiwostok vor der Schlacht oder bei den Blockadebruchsversuchen Schiffe zu verlieren und so in diesem „game of cat and mouse" seine an und für sich vorhandene Unterlegenheit zu vergrößern, war jedenfalls vorhanden.

Was aber mehr gegen das Durchbrechen und Einlaufen nach Wladiwostok spricht als alle diese Mißstände, das läßt sich in das Wort Jervis' zusammenfassen, das nach Mahan den Inbegriff seiner naval philosophy darstellt und das er aussprach, als er vor der Schlacht bei St. Vincent für kurze Zeit im Tajo ankern mußte, um die Vorräte seiner Schiffe zu ergänzen: „Inactivity in the Tagus will make cowards of us all". Diese Gefahr lag bei der Zusammensetzung der Besatzungen der russischen Flotte sicher vor. Einmal eingeschlossen in Wladiwostok war die Flotte Rojestwenskis ungefährlich für Japan, die Blockade hätte Togo etwas Mühe gekostet, die Seeherrschaft im Japanischen Meer, das wirkliche und einzige Ziel der ganzen Unternehmung, hätte diese russische Flotte nicht bestritten und nicht errungen! Die Ereignisse in Ssewastopol, Sweaborg, Petropawlowsk im Krimkriege und in Port Arthur in diesem Kriege weisen deutlich darauf hin. Wladiwostok wäre ein wertvolles Angriffsobjekt für die japanische Armee und Flotte geworden, der mögliche Erfolg hätte den Einsatz der Kräfte gelohnt. Vielleicht gehörten heute auch die vier Linienschiffe der „Borodino"-Klasse als wertvoller Bestandteil der japanischen Flotte an, wenn der kampflose Durchbruch nach Wladiwostok entgegen aller Wahrscheinlichkeit gelungen wäre. Jane geht sogar so weit, es als einen Fehler Togos hinzustellen, daß er sich überhaupt zur Schlacht stellte, den Kampf, und damit ein großes Risiko, ohne zwingenden Grund auf sich nahm. Dieser englische Autor hätte es für richtiger gehalten, die Flotte nach Wladiwostok gehen zu lassen und mit der Basis zugleich die Flotte anzugreifen. So übertrieben diese Anschauung vielleicht auch klingen mag, so liegt dennoch ein wahrer Kern darin: Nichts hatte ein mit der Absicht des energischen Schlagens nach Norden gehender russischer Admiral mehr zu fürchten als ein bewußtes Ausweichen seines im Besitz der Seemacht befindlichen Gegners, ein Hinzögern der Entscheidung bis nach seinem Eintreten in die Gefahrzone der japanischen Torpedoboote oder bis zur Erschöpfung der Vorräte, wodurch ein Anlaufen Wladiwostoks und die Blockade dortselbst unvermeidbar wurde. Grade dies hätte Togo dank der überlegenen Geschwindigkeit seines Gros mit Sicherheit durchführen können.

Welche Ansichten über die Defensivstellung in Wladiwostok in der russischen Flotte selbst herrschten, soll wieder ein Zitat aus dem Ssemenowschen Buche zeigen. Dort sagt einer der Offiziere des Flaggschiffs bei Besprechung der Chancen der Unternehmung: „Wenn wir nach Wladiwostok hindurchgeschlüpft sind, werden wir nach 2- bis 3-, wenn es hoch kommt, 4-maligem Auslaufen alle Kohlenvorräte verbrannt

haben und so verblühen, ehe wir zur eigentlichen Blüte gekommen sind. Dann werden wir uns zur Belagerung klar machen, die Geschütze an Land setzen, unseren Leuten das Bajonettieren beibringen . . . ." Lohnte es, um dieser Aussichten willen den 20 000 Seemeilen langen Marsch von Reval nach Wladiwostok zu machen, die Ehre der russischen Flagge nochmals aufs Spiel zu setzen?

Als letzter Grund für die Notwendigkeit des Aufsuchens von Wladiwostok wird schließlich in der Preisarbeit die Erholungsbedürftigkeit des russischen Personals angegeben. Daß die Besatzungen der Schiffe Rojestwenskis und Nebogatows eine arbeitsreiche Zeit hinter sich hatten, als sie in die Schlacht eintraten, mag zutreffen. Dennoch wird hierdurch die Notwendigkeit des Aufsuchens Wladiwostoks vor der Schlacht nicht ernstlich zu begründen sein. Der Krieg ist immer ein rauhes Handwerk gewesen. Die Memoiren und Briefe aller der großen englischen Führer aus der Segelschiffszeit wissen genug davon zu erzählen. Rodney schrieb 1782: „For fourteen days and nights the fleets were so near each other that neither officers nor men could be said to sleep." Und auch de Guichen bat ungefähr um die gleiche Zeit um seine Ablösung, weil seine Gesundheit die beständigen Anstrengungen und Aufregungen des Seekrieges nicht vertrage. Nelson verließ während der Toulon-Blockade für über 1 Jahr sein Flaggschiff nicht, Lord Howe brach nach der Schlacht am 1. Juni völlig erschöpft zusammen. Solche Beispiele gibt es zu Dutzenden. 7 Monate war die Flotte Rojestwenskis auf dem Marsche zum Kriegschauplatz; $2^1/_2$ Monate davon hatte sie aber — größtenteils zu Anker — in Nossi-Bé bei Madagaskar verbracht. Wenn Togos Schiffe auch eine Erholungszeit gehabt hatten, so werden doch auch ihre Besatzungen durch die schon über 1 Jahr währenden Anstrengungen des Krieges mitgenommen gewesen sein. Im Vergleich zu diesen waren die Mannschaften Rojestwenskis doch frisch zu nennen.

Hinzögern der Entscheidung auf dem Kriegstheater, das Einschieben einer Periode fieberhafter Arbeit in Wladiwostok, wodurch nicht viel gebessert, die Schiffe taktisch nur unwesentlich brauchbarer wurden, hätte den Sieg nicht wahrscheinlicher gemacht. Auch in bezug auf die Besatzungen wäre dies Hinausschieben der Entscheidung kein Glück gewesen. Mahan sagt einmal hierzu — und mit Recht: „The true prudence of war — as it is also its mercy to friend and foe — is to strike without cessation or slackness till power of future action is crushed", und Peter der Große hat hinsichtlich des Zeitverlustes durch Untätigkeit das schöne Wort geprägt: „Die Versäumnis nicht wiederkehrender Zeit ist dem Tode gleich zu achten."

Der Erholungsaufenthalt der russischen Flotte in Wladiwostok hätte ihr Schicksal und damit den Ausgang des Krieges — unblutig vielleicht — aber auch endgültig besiegelt.

Schließlich sei noch zweier Möglichkeiten kurz Erwähnung getan, die von Klado und von anderer Seite hinsichtlich des Verhaltens der russischen Flotte in strategischer Beziehung vorgeschlagen sind. Der eine Vorschlag geht dahin, die Bonin-Inseln als Stützpunkt zu benutzen und von hier aus den japanischen Handel zu stören, der andere, Petropawlowsk als Basis aufzusuchen und von dort aus zu wirken. Der Nutzen einer solchen Verwendung des zweiten pazifischen Geschwaders würde gleich Null gewesen

sein. Rojestwenski wäre bei solchem Verhalten mit seinen Schiffen an der Peripherie des Kreises geblieben, in dessen Zentrum das Gebiet seiner Wirksamkeit liegen mußte. Mit dem gleichen Recht konnte er in den hinterindischen Gewässern bleiben. Die Seeherrschaft wäre bei solchem Verhalten unbestritten den Japanern verblieben, ungestört vollzog sich weiter die Unterstützung der auf dem Festland stehenden Armee durch Nachschübe aus der Heimat. Togo konnte warten. Die Spekulation auf die beunruhigte öffentliche Meinung war aussichtslos, das Herauslocken der japanischen Flotte zu gewagten und unsicheren Unternehmungen war nicht zu erhoffen. Ein Volk wie das japanische, das dem ins Feld ziehenden Soldaten an Stelle des Wunsches „Kehre gesund wieder" die Ermunterung mitgibt „Stirb tapfer!" besitzt auch Nerven genug, um solche Nadelstiche zu ertragen.

Ich fasse zusammen: Eine russische Flotte, die im Mai 1905 den Kriegsausgang handelnd beeinflussen sollte und wollte, durfte nur ein Ziel, die baldige Entscheidungsschlacht, haben. Auch wenn sie selbst zum größeren Teil dabei zugrunde ging, so konnte solch Handeln dennoch sehr wirksam werden, falls eine annähernd gleich große Schwächung des Gegners stattfand. Hatte Rojestwenski — wie „Nauticus" 1906 behauptet — den Entschluß, durch die Korea-Straße zu gehen, nur gefaßt, um nach leichten Verlusten nach Wladiwostok durchzubrechen, so hat er seine Aufgabe verkannt. Als sein Geschwader auf der Ausreise nach der Doggerbankaffäre in Vigo ankerte, telegraphierte ihm der Zar: „Ganz Rußland blickt auf Euch mit Glauben und fester Hoffnung". Rojestwenski antwortete: „Was der Zar befiehlt, das werden wir vollbringen." In der Überführung der Flotte nach Wladiwostok allein konnte diese Vollbringung nicht bestehen. Rußland verlangte und brauchte mehr, den Besitz der Seeherrschaft im Japanischen Meere. Nur durch die Schlacht war er zu erkämpfen oder doch dem Besitzenden zu bestreiten. Nur diese konnte das erste strategische Ziel sein.

Kapitänleutnant Lassen sagt in seiner Arbeit sehr mit Recht: „Die Taktik der Russen in der Schlacht von Tsuschima ist überhaupt nur verständlich, wenn man weiß, daß der Gedanke, den schützenden Hafen zu erreichen, sie völlig beherrschte. Den Weg zu ihrem Ziele muß eine Flotte sich freimachen durch Besiegung des Gegners." „Das Geheimnis des Erfolges der Sieger, Nelson und Togo, beruht wesentlich darauf, daß sie den Gegner angriffen."

Wäre es in Konsequenz dieser Ansichten nicht richtig gewesen, die Entscheidungsschlacht als einziges Ziel in Aussicht zu nehmen? Wäre nicht nur hierdurch der Durchbruchsgedanke ganz auszuschalten gewesen?

Als Nelson nach seiner Verwundung am Trafalgartage, aus dumpfer Agonie erwachend, Hardys Anwesenheit bemerkte, war sein erstes Wort: „How goes the battle? I hope none of our ships have struck!" und später: „Ich rechnete mit 20 genommenen Schiffen". Der auf dem Torpedoboot „Buiny" befindliche schwerverwundete Rojestwenski antwortete, für kurze Zeit zum Bewußtsein gelangt, auf die Frage, wohin er gebracht werden solle und welche Befehle er habe: „Die Flotte nach Wladiwostok, Kurs Nord 23° Ost!" So beherrschte seinen Geist der Durchbruchsgedanke.

In diesen Aussprüchen der beiden verwundeten Führer liegt der Schlüssel zu den großen Erfolgen des einen und den fast rätselhaften Mißerfolgen des anderen.

„Kurs auf Wladiwostok“ war der einzige Gedanke Rojestwenskis, Vernichtung der feindlichen Flotte der des sterbenden Nelson.

Das falsche strategische Ziel ist der russischen Flotte verderblicher geworden, als ihre numerische Unterlegenheit, der mangelhafte Zustand ihrer Waffen, der geringe Ausbildungsgrad von Offizieren und Besatzungen. Das Falsche dieses Zieles vergiftete die Denkungsart der Besatzungen, täuschte ihnen Hoffnungen vor, die sich nicht erfüllen konnten, hemmte ihre Willenskraft, prägte der ganzen Aktion den Stempel der Hoffnungslosigkeit und Halbheit auf.

Dies falsche Ziel trägt die Hauptschuld an der unerwarteten Schwere der Niederlage von Tsuschima.

Hollweg.

Entwicklung und Zukunft großer Segler.

Von Betto Ihnken.

„La science ne consiste pas en faits, mais dans les conséquences que l'on en tire." Dieses Wort des französischen Gelehrten Claude Bernard schien bis vor einem halben Jahrhundert für die Naturwissenschaften, für die Mathematiker und Physiker nicht zu existieren, man begnügte sich mehr mit einem Sammeln von Tatsachen und einem Aneinanderreihen von Faktoren. Aber der Verkehr unserer Tage, das hochgesteigerte Bedürfnis der Völker nach einem lebendigen Austausch geistiger und materieller Güter hat nicht nur die Kulturentwicklung der modernen Zeit in ungeahnter Weise gefördert, es hat auch den Männern der Wissenschaft den Drang gegeben, ihr Denken und Wissen in den Dienst der Forderungen des wirtschaftlichen und praktischen Lebens zu stellen. Und da ist es besonders erfreulich zu sehen — wenn wir ein begrenztes Gebiet der Lebensbetätigung ins Auge fassen —, wie nunmehr auch, nachdem alles Wissen, alles Können, aller Fortschritt der umgestaltenden modernen Technik fast ausschließlich den durch Dampf getriebenen Riesen des Ozeans zugute kam, die Segelschiffe, deren glänzendste Periode allerdings für immer der Vergangenheit angehört, ihre Entwicklung und Zukunft Gegenstand nicht allein wissenschaftlicher Erforschung, sondern auch der Arbeit werden mit dem Endzweck, sie fähiger zu machen, den Kampf mit dem dampfgetriebenen und meerbeherrschenden Rivalen mit mehr Aussicht auf Erfolg aufzunehmen.

Prof. Laas von der Technischen Hochschule in Charlottenburg hat dem Gegenstande eine ausführliche und gründliche Untersuchung gewidmet und seine Ideen und die Ergebnisse seiner Arbeit in der Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft im November 1906 zum Vortrage gebracht. In Nr. 49 der „Hansa" (1906) ist er dann in gedrängter Form auf das Wesentliche seiner Ausführungen zurückgekommen und hat hier die Vorschläge entrollt, die nach seiner Ansicht imstande sind, den allmählichen Untergang auch der großen Segler zu verhüten.

Unter den Vertretern der Wissenschaft ist wohl kein einziger, der mehr als Laas dazu geeignet wäre, diesen Gegenstand zu behandeln. Denn nicht allein daß ihm eine reiche eigene Erfahrung aus der Praxis des Schiffbaues zur Verfügung steht, er hat auch eine längere Studienreise an Bord des Fünfmast-Vollschiffes „Preußen" zurückgelegt. Wie in der Wissenschaft, so sind auch in den nautischen Kreisen die Ergebnisse seiner „Meereswellenbeobachtungen", die er gelegentlich dieser Studienreise nach einer neuen Methode anstellte mit dem Endziel, die tatsächliche Beanspruchung der Schiffsverbände im Seegang genauer zu bestimmen, unvergessen geblieben.

Von vornherein ist es demnach, dafür bürgt der Name des Verfassers, selbstverständlich, daß wir es mit einer ernstgemeinten und durchdachten Arbeit zu tun haben, die allseitige Beachtung in Schiffahrtskreisen verdient; mit gründlich erwogenen Vorschlägen, die nicht aufgebaut sind auf dem Flugsand der Hypothesen, nicht hervorgegangen aus rein theoretischer Betrachtung, sondern welche überall da, wo es not tut,

auch durch rechnerische Ausführungen hinsichtlich der Anschaffungs- und Betriebskosten für Neueinrichtungen gestützt werden. Gleichwohl sind uns an manchen Punkten doch ernstliche Bedenken aufgestiegen, ob durch die Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen auch das vorgesteckte Ziel, eine bessere Konkurrenzfähigkeit der großen Segler gegenüber dem Dampfer, zu erreichen sei. Die nachfolgenden Zeilen mögen der Darlegung dieser Bedenken und Einwürfe gewidmet sein.

Der Verfasser unterzieht der Reihe nach die Arbeitsgebiete des Reeders, des Kapitäns und der Technik einer Betrachtung, um zu sehen, wo die Hebel anzusetzen sind, um den Segler besser auszugestalten für den Kampf um die Existenzmöglichkeit. Dabei kommt er zuerst auf die Vereinigung der Segelschiffsreeder zu sprechen und erblickt mit Recht in den Maßnahmen, die die Reeder mit dem geschärften Blick der Praktiker, welcher auf das Nächstliegende und Durchgreifende gerichtet ist, zur Hebung der schlechten Frachten ergriffen haben, indem sie die Sailingship-Owners-Union schufen, ein vorzügliches Mittel, dem Niedergange der Segelschiffahrt entgegenzuwirken. Zweck des Union ist es, durch Zusammenschluß zu verhüten, daß die Frachten auf ein Niveau herabsinken, welches direkt zum Ruin der Segler führen muß.

Sodann kommt der Verfasser auf den Fortschritt in der Wetterkunde, dessen Ausnutzung und somit auf das Arbeitsgebiet des Kapitäns und der Schiffsoffiziere zu sprechen. Indem er anerkennt, daß die moderne Wetterkunde, durch die umfangreiche Mitarbeit der Kapitäne und Offiziere zu einer brauchbaren Wissenschaft ausgebildet, sehr erheblich durch die bessere Auswahl der Seglerwege dazu beigetragen hat, die Reisen abzukürzen, glaubt er doch sagen zu müssen, daß es heute noch viele Segelschiffskapitäne gibt, welche von diesen modernen Bestrebungen nichts wissen wollen oder nichts damit anfangen können. Die Folge davon sei, daß unter gleichen Bedingungen diese Führer mit ihren Schiffen durchweg längere Reisen machten als andere Schiffe.

Dieser Auffassung werden wir nicht ohne weiteres ganz zustimmen können. Wenn die umfangreiche Mitarbeit des Führerpersonals deutscher Schiffe an der gemeinnützigen Arbeit der Seewarte feststeht (und in jedem Jahresbericht bekundet die Seewarte diese Tatsache mit anerkennenden Worten), so kann es nicht viele Kapitäne geben, welche sich in Unkenntnis des Gegenstandes und seiner Bedeutung befinden. Dafür sorgt auch schon der Unterricht in den Navigationsschulen, welcher der Lehre von den ozeanischen Wind- und Strömungsverhältnissen viele Stunden widmet, ganz abgesehen davon, daß wir es hierbei auch mit einem Prüfungsgegenstand zu tun haben.

Überhaupt hat es mit der glücklichen Behandlung von Hoch- und Niedrigdruckgebieten auf See eine eigentümliche Bewandnis. Wir sind erst jetzt dahin gelangt, daß man den Wetterdienst auf dem festen Lande durch ein reiches und täglich einlaufendes Depeschenmaterial für die Landwirtschaft hat nutzbar machen können; diese täglichen Prognosen, die, was ja gar nicht zu verwundern ist, noch davon entfernt bleiben, allen Ansprüchen zu genügen, sind aber nur möglich und ausführbar, weil eben von sehr vielen Punkten die meteorologischen Daten vom selben Tage telegraphisch nach der Zentralstelle vermittelt werden. Die Prognosen aber, die für die Abkürzung einer Seereise in Betracht kommen, müssen mühsam auf längere Zeit gestellt werden, und die Möglichkeit solcher Prognosen auf längere Zeit wird in

meteorologischen Kreisen fast ausschließlich verneint. Auch Prof. Herrmann hat diese Art von Wetterprognosen für den Ozean, die er längere Zeit veröffentlichte, einstellen müssen. Will aber jemand von einem einzigen Punkt aus das kommende Wetter und die Richtung des Windes voraus bestimmen — in dieser Lage befindet sich der Seemann auf dem Weltmeer —, so wird er gar bald merken, daß dies mit einiger Sicherheit gar nicht möglich ist. Er weiß ja gar nicht, wie die Hoch- und Niedrigdruckgebiete verteilt sind, welche Ausdehnung, welche Gestaltung sie haben, welche Lagen- und Intensitätsveränderungen sie wahrscheinlicherweise vornehmen. Wie unzuverlässig eine derartige Prognose auf See sein muß, erhellt schon aus dem Umstande, daß die Prognosen für Deutschland in den Jahren 1886 bis 1890 auf der bekannten Unterlage eines großen Depeschenmaterials hinsichtlich der Windstärke 44 Prozent und der Windrichtung nur 31 Prozent Treffer*) erzielen konnten. Nur der tägliche Verfolg der Wetterlage auf einem ausgedehnten Gebiet kann einen einigermaßen befriedigenden Aufschluß darüber geben, welche Bahn beispielsweise ein Minimum einschlägt, welche Form und Gestaltung es annimmt. Auch sonst ist man allen möglichen Zufällen ausgesetzt. Das Minimum löst sich in zwei oder mehrere Minima auf, und die ganze Windvoraussage ist eitel Hirngespinst, oder es schlägt eine andere, wohl gar entgegengesetzte Bahn ein, wird stillstehend oder verflüchtigt sich, und alle Voraussagen werden hinfällig, die ganze Wetterlage wird eine andere.

In der Hauptsache ist der Seemann auf Mittelwerte und seine eigene Erfahrung angewiesen und namentlich darauf, was die wissenschaftliche Arbeit der modernen Zeit über den durchgängigen Charakter der Wind- und Strömungsverhältnisse in den verschiedenen Meeresteilen für die einzelnen Jahreszeiten oder Monate festgestellt hat. Die Ergebnisse dieser Arbeiten, an denen unsere Seewarte in hervorragendem Maße beteiligt ist, sind dem vollen Umfange nach verwertet in den Segelanweisungen, den Segelhandbüchern und den empfohlenen Routen für bestimmte Reiseziele. Auf den großen deutschen Ozeanseglern, die hier in Frage stehen, werden diese unentbehrlichen Fachwerke allgemein ausgiebig zu Rate gezogen. Man kann demnach mit voller Sicherheit annehmen, daß alles, was Wissen und Erfahrung auf diesem Gebiete zu leisten vermag, von der deutschen Segelschiffsführung vollauf ausgenutzt wird, um die Reisen so schnell zu machen, wie Wind und Wellen es in ihrem Unbestand zulassen. Die epochemachenden Schnelligkeitsreisen gerade großer deutscher Segler sind dafür ein Beweis.

Der Fortschritt in der Wetterkunde ist aber für Prof. Laas nicht die Hauptsache, sondern hat eine mehr nebensächliche Bedeutung, da er jedenfalls selbst nicht der Meinung ist, daß zur Zeit auf diesem Arbeitsgebiet der Schiffsführung besonders

*) Die Trefferzahl ist allerdings sehr abhängig von dem Grade der Genauigkeit, den man als Maßstab anlegt. Begnügt man sich, wie billig, mit einer Genauigkeit von 3 bis 4 Strichen in der Windrichtung und einer solchen von 2 bis 4 Nummern in der Skalenstärke des Windes, so lautet das Resultat außerordentlich viel günstiger. Angaben innerhalb dieser Grenzen dürften ausreichen, wenn man erwägt, daß die Angaben der Schiffe über dieselben Verhältnisse häufig ganz verschieden ausfallen. Das kreuzende Schiff verspürt eine wesentlich andere Windrichtung als das in der Nähe befindliche vor dem Winde laufende. Und ein Schnelldampfer lullt nicht allein eine in Wahrheit bestehende lebhafte Brise von achtern ganz ein, er verändert sie öfter für die Wahrnehmung an Bord in einen direkten Gegenwind.

hervortretende Betriebsersparnisse durch schnellere Reisen zu machen sind. Ausschlaggebend sind vielmehr für ihn die technischen Fortschritte und deren Verwendung auf dem Felde der Einrichtung und Bedienung der Takelage und namentlich hinsichtlich des Einbaues von Hilfsmaschinen modernster Art. Hier möchte er den Hebel angesetzt wissen, und hier zeigt er, wo wirkliche Ersparnisse zu machen sind, wo Hand ans Werk zu legen ist.

Er erwähnt zunächst, wie man an Stelle genieteter Masten, Stengen und Raaen solche geschweißter Art nehmen kann und wie dadurch Ersparnisse von 15 Prozent und Gewichtsverminderungen von 20 Prozent zu erreichen sind. Er zeigt, wie durch die verminderten Gewichte die Sicherheit und Handlichkeit der Takelung erheblich gewinnt; denn nichts wirkt bei schwerem Seegang und heftigem Arbeiten des Schiffs stärker lockernd auf die Verbände ein als sehr schweres Oberzeug. Er eröffnet sogar die Perspektive, daß es bald möglich sein werde, Stengen und Raaen aus gezogenen Mannesmannröhren auch in den größten Dimensionen herzustellen, wodurch bei der außerordentlich hohen Festigkeit des Materials noch größere Vorteile erwachsen würden. Dieser Teil seiner Erfahrungen wird in Fachkreisen jedenfalls allseitige Beachtung finden und lebhafte Genugtuung hervorrufen.

Die Bedienung der Takelage bei Segelmanövern, die so viel Geschicklichkeit, so viel Ausdauer und namentlich bei großen Schiffen so viele Kraftaufwendung erfordern, häufig aber auch echten Seemannsmut erheischen, hat das Staunen und die Bewunderung des Ingenieurs wachgerufen. Aber er ist nicht stehen geblieben in dieser lediglich passiven Betrachtung, sondern er hat sich als ein echter Ingenieur der modernen Zeit, dessen Wissenschaft unseren Tagen solch umwälzende Fortschritte und das ganze Verkehrsleben in andere Bahnen gebracht hat, die Frage gestellt: Läßt sich diese Arbeit nicht durch maschinelle Hilfsmittel sicherer, schneller und mit erheblich weniger Aufwand von Menschenkraft besorgen?

Zunächst hat der Verfasser seinen Blick darauf gerichtet, ob es möglich sei, die Segel von Deck aus mit Hilfe mechanischer Einrichtung zu kürzen und festzumachen. Es ist ihm dabei nicht entgangen, daß solche Einrichtungen schon in den sechziger und siebziger Jahren auf manchen Schiffen bestanden haben. In der Tat hatte man damals schon hin und wieder die sogenannten Patentmarssegel. Nur für die Marsraaen kamen derzeit diese Einrichtungen in Betracht; denn gerade das Reffen und Festmachen der Marssegel, als der echten Sturmsegel, die nach dem Vorstengestagsegel am längsten stehen bleiben, ist der zeitraubendste, schwerste und manchmal der gefährlichste Teil bei den Segelmanövern; namentlich war es damals der Fall, als die Doppelraaen noch wenig Aufnahme gefunden hatten. Mit der allgemeinen Einführung der Doppelraaen ist diese Einrichtung wieder auf den Segelschiffen verschwunden. Es waren eben sehr große Nachteile damit verknüpft: In erster Reihe war es das außerordentlich vermehrte Gewicht, das gegen diese Patentraaen einnahm. Denn da die Raa selbst nicht zum Aufrollen des Segels eingerichtet werden kann (wegen des Racks, der Pferde, der Toppnanten und Brassen ist das nun einmal nicht möglich), so mußte unterhalb der Raa eine drehbare Spiere, gewissermaßen eine zweite dünnere Raa, angebracht werden, an der das Segel angeschlagen und um welche es beim Kürzen und Festmachen gerollt wurde. Nicht allein das Aufheißen der Raa wurde durch dieses Mehrgewicht bedeutend

erschwert, auch die Stengen und das stehende Gut wurden bei stark rollendem Schiff ganz erheblich größerer Beanspruchung unterworfen. Dazu kam noch, daß die Spiere nicht die gleich große Festigkeit bot wie die Raa selbst und daß das Aufrollen, also das Festmachen des Segels, keineswegs so glatt und einfach vor sich ging, wie es wünschenswert war.

Nun ist es ja richtig, daß die modernen Hilfsmittel Leichtigkeit mit Festigkeit vereinigen, in einem ganz anderen Maße als vor drei, vier Jahrzehnten. Es ist auch richtig, daß die Einrichtung sich nicht bloß auf die Marsraaen zu beschränken braucht, weil wegen der außerordentlich gesteigerten Schiffsgröße die Bramraaen der großen modernen Segler größer sind als die Marsraaen damaliger Zeit. Allein, da eine Spiere unterhalb der Raa mit dem dazu gehörigen laufenden Gut unumgänglich notwendig ist, so ist ein stark vermehrtes Gewicht des Takelwerks unausbleiblich, und das von dem Verfasser sonst mit Recht in den Vordergrund gestellte Prinzip von der Erhöhung der Sicherheit durch verminderte Gewichte würde bei einer solchen Einrichtung gänzlich durchbrochen. Die Einrichtungen sind gefallen, weil die Mängel die Vorzüge überwogen, und ich glaube kaum, daß sich die Seeleute dafür erwärmen, sie möchten wieder zu neuem Leben erstehen, weil es unmöglich erscheint, die anhaftenden Unvollkommenheiten und Mängel von ihnen abzustreifen.

Selbst eine Vermehrung von Winden, wie sie für Schoten, Fallen und Brassen im Gebrauch sind, erscheint kaum angängig. Diese Winden sind häufig, besonders in rabenschwarzer Sturmnacht, sehr hinderlich an Deck und nicht zu gebrauchen, weil man in der Finsternis nicht wahrnehmen kann, wann geschrickt werden muß und ob die Windungen nicht übereinander laufen. Sodann kommt hinzu, da man diese Winden nicht immer mit wasserdichten Überzügen versehen kann, daß sie dem Verrosten und Festrosten in dem überkommenden Salzwasser sehr ausgesetzt sind, daß es also ein großes Maß von Achtsamkeit und Arbeit erfordert, um sie stets betriebsfähig zu halten. Aus eigener Erfahrung weiß ich, daß wir aus diesen Gründen die Schoten- und Fallenwinden am Fockmast auf einem Schiff abgeschraubt und im Kabelgat ein für allemal verstaut haben. Die Nachteile überwogen in dem Falle nach unserer Auffassung die damit verknüpften Vorteile erheblich. Brassenwinden sind allerdings beliebt.

Streng genommen handelt es sich bei den bisher berührten Punkten eigentlich mehr um Nebendinge, um Sachen von nicht gerade ausschlaggebender Bedeutung. Der wichtigste Punkt, auf den Laas auch das Hauptgewicht legt, ist in seinen Ausführungen der Einbau von Hilfsmaschinen zur rascheren Fortbewegung der Schiffskörper unter solchen Verhältnissen, wo Wind und Wetter, sei es durch Stillten, Flauten oder Gegenwinde, versagen. Im Grunde ist ja, wie auch der Verfasser einräumt, diese Frage so alt wie die Schiffsdampfmaschine selbst, da in den ersten Anfängen und auch in späteren Stadien die Entwicklung der Maschine nur als Hilfsmaschine zur Unterstützung und zeitweiligen vollen Ersetzung der Segelkraft gedacht war und zur Anwendung gelangte.

Allein die Sache hat nunmehr dadurch doch ein ganz anderes Gesicht gewonnen, als es sich bei den Laasschen Vorschlägen ernstlich zum erstenmal um den Einbau von Verbrennungskraftmaschinen, um die Verwendung von Motoren für große Ozeansegler handelt, während bisher nur eine Dampfmaschinen-Anlage für solche Zwecke in

Frage kam. Die bisherigen Versuche mit Hilfsdampfmaschinen für große Segelschiffe, an denen sich auch deutsche Schiffe beteiligten, haben den erwünschten Erfolg bislang nicht gehabt. Und Laas weist nach, daß darauf auch in Zukunft schwerlich zu rechnen ist, da eine Dampfmaschinen-Anlage mit dem zugehörigen Kohlenvorrat nicht allein zu viel totes Gewicht bringt, sondern die Betriebskosten, vermehrt durch die Mitnahme geprüfter Maschinisten und zweier Heizer, für welche Kräfte es während der ausschließlichen Segelzeit an nutzbringender Beschäftigung fehlte, zu teuer zu stehen kommen.

Während die Ladefähigkeit sich bei einem großen Segelschiff infolge des Gewichts bei einer Dampfmaschinen-Anlage um etwa 12 Prozent vermindert, reduziert sie sich bei einer Motoranlage nur um etwa 2,7 Prozent. Das ist also der erste und wesentlichste Vorzug letzterer Anlage: daß sie ungleich leichter an Gewicht ist und bedeutend weniger Platz beansprucht. Hierzu kommt noch, daß sie weniger Wartung bedarf, stets betriebsfähig ist und keine langjährig geschulten Kräfte zur Bedienung erfordert. Diese in die Augen springenden Vorteile hätten, sollte man meinen, schon eher den Blick auf den Motorbetrieb hinlenken sollen. Dem stand aber entgegen, daß bisher Motoren von einigen hundert Pferdestärken nicht vorhanden waren. Erst die allerneueste Zeit hat hierin Wandel geschaffen und Motoren von der erforderlichen Größe betriebssicher hergestellt.

Wo Licht ist, da ist auch Schatten. Auch diesen Vorzügen stehen erhebliche Mängel gegenüber, und Laas ist bei seiner eingehenden und gründlichen Behandlung der Sache am allerwenigsten geneigt, diese leichthin zu behandeln oder gar zu übersehen. Die fatalsten Eigentümlichkeiten der Motoren sind, daß sie sich nicht umsteuern lassen und daß sie eine außerordentlich hohe Umdrehungszahl besitzen. Letzterer Umstand gibt bei der geringen Schiffsgeschwindigkeit, die bei Motorbetrieb für Segelschiffe in Betracht kommt, ungewöhnlich ungünstige Schraubenverhältnisse. Während diesem Übelstande nur dadurch zu begegnen ist, daß eine Riemenübertragung, der die Seefahrer gewiß mit starkem Bedenken gegenüberstehen, eingeschaltet wird, ist der Mangel der Umsteuerungsmöglichkeit allein in der Weise zu beseitigen, daß die Schrauben mit verstellbaren Flügeln eingerichtet werden.

Gehen wir jetzt näher auf die Einwürfe ein, die sich gegenüber der ganzen vorgeschlagenen Anlage aufdrängen, obwohl Laas durch eine eingehende Rechnung glaubt nachweisen zu können, daß 5 Motorschiffe 6 Schiffen ohne Motor, welche beide Gruppen hinsichtlich der Baukosten nahezu gleich hoch zu stehen kommen würden, in bezug auf die Wirtschaftlichkeit und den Ertrag des Betriebes mindestens gleichkommen, wobei die mittelbaren Vorteile der Motoren, welche in der großen Beweglichkeit und Sicherheit der Schiffe liegen, noch gar nicht in Ansatz gekommen sind.

Die Motoranlage für einen 3000 Tonnen-Segler würde 120 000 M. kosten. Diese kostspielige Einrichtung käme nur zur Verwendung bei Stillten, schwachen Gegenwinden und bei der Navigierung auf den Revieren zwecks Ein- und Auslaufens, wobei der Schlepper erspart würde. Ich möchte bezweifeln, daß ein Ozeanschiff auf einer 100tägigen Reise den Motor 20 volle Tage, also etwa 20 Prozent der Reisedauer gebrauchen könnte und gebrauchen würde. Da erhebt sich denn vom wirtschaftlichen Standpunkt sofort das starke Bedenken: kann eine so überaus kostspielige Anlage vom ökonomischen Gesichtspunkt aus gerechtfertigt erscheinen, wo sie nur so selten verwendet

werden kann, wo sie die weitaus meiste Zeit wie ein totes Kapital, wie toter Ballast im Schiff liegt und wo sie obendrein noch wertvollen Raum hinwegnimmt? Große Summen müssen heutzutage werben, sie müssen nicht bloß gelegentlich in langen Zwischenräumen werben, sondern sie müssen, wenn es irgendwie angeht, um rentabel zu bleiben, dauernd dem Erwerbe obliegen. Gegen dieses fast allgemein anerkannte Prinzip verstößt die Anlage. Und was nicht wirbt, was nur gelegentlich tätig ist, was rastet, das rostet. Wenn das letztere Wort schon an Land eine große Bedeutung hat, um wieviel mehr ist es ein wahrheitsvoller Satz in bezug auf eine Maschinenanlage an Bord, wo die salzige, feuchtigkeitsgesättigte Luft alles ins Rosten bringt, was nicht von Öl trieft.

Aus der Natur des Gegenstandes heraus ergab sich zunächst ungesucht dieser Einwurf mehr allgemeinen Charakters. Ich wende mich jetzt den Einzelheiten zu.

Prof. Laas meint, da die Wartung der Motoren nur einiger Sorgfalt bedürfe, so sei eine Vermehrung der Mannschaft nicht nötig. Es reiche aus, wenn Kapitän und Offiziere sich vorher genügend mit der Behandlung und Bedienung vertraut gemacht hätten. Auch hier regen sich ernstliche Bedenken. Wegen der schwierigen Lage der Segelschiffahrt ist die Stärke der Besatzungen der einzelnen Schiffe ohnehin schon auf ein tunlichst geringes Maß beschränkt. Überzählige Hände sind gewiß nicht vorhanden; jeder einzelne, vom Kapitän abwärts, hat sein vollgerütteltes Maß von Beschäftigung. Die Arbeiten häufen und die Ansprüche an den einzelnen steigern sich, wenn es sich um das Ein- und Auslaufen nach und von Häfen handelt. Und gerade dann werden die Motoren am meisten gebraucht. Daß zu solchen Zeiten noch Kräfte zur Bedienung der Motoreinrichtung übrig sein sollten, ist wenig wahrscheinlich.

Aber auch auf See würde der Schiffsoffizier nicht in der Lage sein, den Motor zu bedienen. Soll dieser in Betrieb gesetzt werden, so werden in der Regel fast alle Segel festzumachen sein oder wenigstens aufgegeit und niedergeholt werden müssen. Was das schon auf einem großen Schiff zu bedeuten hat, namentlich wenn das Manöver allein mit der Wache und vollends bei Regenwetter in den Kalmen auszuführen ist, wird jeder Fachmann zu beurteilen wissen. Aber der Offizier hat nicht allein diese Manöver zu leiten, er hat auch vornehmlich sein Augenmerk auf das Steuern, auf den Ausguck, auf die gesamte Navigierung zu richten. Es ist meiner Ansicht nach ganz ausgeschlossen, daß die Schiffsoffiziere auch noch sollten die Bedienung des Motors mit übernehmen können.

Umsomehr ist dies der Fall, als wir es nach dem Laasschen Vorschlage nicht mit einem Motor, sondern mit 2 Satz Motoren von etwa je 200 PS zu tun haben, weil für eine Viermastbark mittlerer Größe eine einzige Motoranlage nicht in der erforderlichen Stärke herzustellen ist. Ein großes Motor-Segelschiff muß demnach ein Doppelschrauber werden, wodurch die ganze Einrichtung, namentlich mit den verstellbaren Schraubenflügeln und dem Riemenbetriebe einen so subtilen und komplizierten Charakter erhält, daß es meiner Auffassung nach unumgänglich notwendig ist, für den Betrieb und die Instandhaltung während der langen Außerbetriebszeit geschulte Kräfte an Bord zu haben.

Und noch ein anderer Gesichtspunkt drängt sich bei der Erörterung dieses Gegenstandes auf. Bis vor nicht langer Zeit konnte jeder, der Lust dazu verspürte und

ein Automobil zur Verfügung hatte, mit diesem nach Herzenslust fahren, ohne an den Nachweis einer Befähigung gebunden zu sein. Aber das ist bald anders geworden, denn die Erfahrung lehrte, daß das Automobilfahren mit Fährlichkeiten mancherlei Art verknüpft war. Es ist demnach mit Sicherheit zu erwarten, daß nach der Einführung von Motoren dieser Stärke für Großsegler auch der Staat regelnd eingreifen würde in der Weise, daß der Betrieb nur kundigen Händen, die ihre Befähigung nachgewiesen haben, anvertraut werden könnte. Demnach stände also für Kapitän oder Schiffsoffiziere eine neue obligatorische Sonderprüfung für Motorbetrieb in Aussicht, oder aber, was weit wahrscheinlicher wäre, den Motorschiffen würde gesetzlich auferlegt werden, geprüfte Maschinisten an Bord zu nehmen in derselben Weise, wie Segler mit Hilfsdampfmaschinen-Anlage dazu schon jetzt verpflichtet sind.*)

Sieht man von den besondern Schwierigkeiten ab, die in der Natur der Anlage für große Segelschiffe liegen, von dem Riemenbetriebe, von den Doppelschrauben und dem Doppelmotorensatz, und läßt man außerdem die Fragen nach dem Umsteuergetriebe und der umsteuerbaren Schraube, deren Lösung nach Laas desto schwieriger ist, je größer die übertragenen Leistungen sind, auf sich beruhen, so könnte man die Frage aufwerfen: Warum sollten die Motoren bei den großen technischen Fortschritten der Jetztzeit nicht zur Verwendung kommen bei Ozeanseglern, nicht hier ebenfalls eine Zukunft haben, während wir es erleben, daß sie bei den kleinen und Küstenseglern eine stetig wachsende Verbreitung finden?

In einem Artikel: „Zur Frage der kleinen Segelschiffahrt" hat Korvettenkapitän Arenhold in Nr. 37 der „Hansa" (1906) noch besonders darauf hingewiesen, daß die Fischer und Küstenfahrer der Ostsee, namentlich soweit ihre Fahrzeuge in Dänemark gebaut werden, mehr und mehr von den Motoren Gebrauch machen. Neue kleine Segler ohne Motor würden hier kaum noch hergestellt, und Fahrzeuge, die früher einen kleinen Motor hatten, ließen sich nunmehr einen stärkeren einbauen. Wohin allerdings diese Entwicklung letzten Endes führt, zeigt deutlich die von Arenhold dort angeführte Bemerkung eines dänischen Werftbesitzers: „Die Maschinen werden immer größer und die Takelage immer kleiner." Im Grunde genommen heißt dies doch wohl nichts anderes, als die Hilfsmaschine erobert sich auch hier mehr und mehr den Platz einer selbständigen Maschine, indem sie nach und nach die Takelage zurückdrängt und sie schließlich ganz überflüssig macht. Doch lassen wir das zunächst und suchen eine Antwort auf die Frage, warum die Motoren, abgesehen von den erwähnten besonderen Schwierigkeiten, nicht ebensogut ihren Einzug halten sollten in die großen Schiffskörper wie in die kleinen.

Hierbei schiebt sich ganz naturgemäß die Tatsache in den Vordergrund der Betrachtung, daß man es auf den kleinen Fahrzeugen mit ganz anderen Verhältnissen zu tun hat. Die Küstenfahrer haben keine tage- und wochenlangen gleichkursigen Tracks wie die Ozeansegler: die Gestaltung der Lage enger Gewässer und der Küsten zwingt sie zu unverhältnißmäßig viel häufigeren und ungleich bedeutenderen Kurs-

---

*) Wegen der zahlreichen Unglücksfälle im Betriebe von Motorfahrzeugen hat sich neuerdings das Schiffsklassifikations-Institut Bureau Veritas veranlaßt gesehen, sehr eingehende Vorschriften hinsichtlich des Baus und der Einrichtung solcher Fahrzeuge zu geben. Der Betrieb ist also keineswegs so ungefährlich, wie man annehmen könnte.

änderungen, so daß sie öfter von günstigen Windverhältnissen in Gegenwinde geraten. Schon dadurch allein bessern sich die Chancen für den Motorbetrieb, weil der Motor häufiger gebraucht werden muß. Als ein weiterer Umstand tritt nun noch hinzu, daß die kleinen Fahrzeuge nach einer Reise von wenigen Tagen oder Stunden wieder einen neuen Hafen anlaufen und nach kurzer Rast wieder verlassen müssen. Also auch wegen dieser Notwendigkeit des häufigen Ein- und Auslaufens ergibt sich die Gelegenheit zur öfteren Verwendung des Motors. Daß außerdem diese Einrichtung, falls sie etwa reparaturbedürftig wäre, mit welcher Eventualität man doch ebenfalls zu rechnen hat, wegen der häufigen Anwesenheit in Häfen viel leichter durch Fachkundige betriebsfähig gemacht werden könnte — dieses Umstandes soll nur nebenher noch Erwähnung getan werden. Nach alledem dürfte jedenfalls so viel sicher sein, daß Motoren für kleine Schiffe weit eher angebracht und bedeutend aussichtsreicher sind als für große Ozeansegler, umsomehr, als erstere wegen der ganz kurzen Reisedauer nur genötigt sind, ganz geringe Mengen Brennstoff mitzuführen, während große Schiffe sich monatelang im voraus zu versorgen haben.

Bei der Erörterung der Zweckdienlichkeit solcher Anlage darf auch keineswegs übersehen werden, daß es kein geringfügiger Übelstand ist, wenn ein Segler genötigt wird, manchmal wochenlang unter Wasser zwei Schrauben mitzuschleppen, ohne sie irgendwie verwenden zu können. Mögen es immerhin nach dem Laasschen Vorschlage nur zweiflügelige Schrauben sein, ein nennenswertes Hemmnis stellen sie der Fortbewegung des Schiffs jedenfalls entgegen.

Ursprünglich, als die Dampfmaschine ihren den Schiffahrtsbetrieb umwälzenden Einzug in die Schiffskörper hielt, war, wie oben erwähnt, die neue Fortbewegungskraft nur Hilfsmaschine. Aber nicht bloß in den Anfangsstadien der neuen Epoche zur Beherrschung der Ozeanräume spielte sie diese Nebenrolle, sondern noch auf lange Jahre hinaus, bis fast an die Grenzen der neuesten Zeit heran war die Segelkraft ein ausschlaggebender Faktor. Auf die Dauer war diese aber dem Riesen „Dampf" nicht gewachsen; kleiner und kleiner wurde das Takelwerk, bis es schließlich auf Kriegschiffen und den größeren Dampfern der Handelsmarine ganz verschwand, während nur noch auf kleineren Frachtdampfern spärliche Überreste vorhanden sind. Von der ganzen hochstrebenden Segelflucht ist nichts geblieben als ein paar Gaffel- und Schratsegel; auch diese sind im Verschwinden und haben fast nur noch den Zweck, das Schiff bei unruhiger See zu stützen, ohne etwas Wesentliches zur Fortbewegung zu leisten. Von den großen Schiffen auf kleinere übergehend, hat die Entwicklung der Dinge dahin geführt, daß der Maschinenantrieb alleinherrschend geworden ist; er hat nichts neben sich geduldet, die Zwischentypen — halb Segler, halb Dampfer — im harten Wettbewerbe zerrieben und nichts zurückgelassen als den reinen Dampfertyp. Das ist der Gang der Entwicklung gewesen, und dieser zeigt deutlich, was von Hilfsmaschinen, wenigstens soweit der Dampf in Betracht kommt, zu erwarten ist.

Betrachtet man nun den Werdegang der Motoreneinrichtung an Bord. Hier liegt die Sache insofern anders, als Motoren sich bisher erst auf Booten und kleinen Fahrzeugen einführten und die Darlegungen von Prof. Laas erst darauf hinweisen, daß nunmehr auch die Zeit für ihre Verwendung auf großen Schiffen gekommen ist. Allein auch bei der Motoranlage tritt deutlich und unverkennbar dieselbe Tendenz

hervor wie bei der Dampfmaschine: das Streben nach der Alleinherrschaft, nach Nichtduldung einer mitwirkenden Kraft. Es besteht nur der Unterschied zwischen beiden Anlagen: während wir bei der Dampfmaschine sehen, daß zuerst die Halbformen und Zwischentypen bei den größten und großen Schiffen verdrängt wurden, dergestalt, daß die Maschine das Feld allein behauptete und der reine Dampfertyp geschaffen wurde, sehen wir, daß die Motoranlage von unten herauf den Eroberungszug, möchte man sagen, beginnt. Die Motorboote und Barkassen verzichteten gleich von vornherein auf die Mitwirkung von Segelkraft und Riemenhilfe, und gegenwärtig kommen auch die Küstenfahrer und kleinen Schiffe an die Reihe, indem die Takelage immer kleiner und die Motoranlage immer stärker wird. Wie lange mag es unter diesen in rascher Änderung begriffenen Verhältnissen noch dauern, bis wir in der kleinen Fahrt auch nur noch den reinen Motortyp haben! Halb Segelkraft, halb mechanische Fortbewegung bleibt doch immer ein Zwitterding; über kurz oder lang muß sich die Überlegenheit der einen Fortbewegungsart über die andere herausstellen.

Nun wäre es ja immerhin möglich, daß in der Zwischenzeit, bis diese Stufe der Entwicklung erreicht ist, eine Vereinigung der beiden Kräfte bei Ozeanseglern mit Vorteil zu gebrauchen wäre; allein ich neige der Ansicht zu, daß obige Darlegungen diese Auffassung als eine Illusion erkennen lassen.

Rein theoretische Erörterungen sind selten imstande, volles Licht über einen Gegenstand zu verbreiten; dort, wo ein Versuch möglich ist, muß das Neue der Feuerprobe der Praxis unterworfen werden, damit sich zeige, wie es sich bewährt und was Brauchbares daran ist. Wenn innerhalb der deutschen Reederei jetzt ein neuer Versuch großen Stils mit einer Hilfsdampfmaschine auf der auf einer Erdumsegelung begriffenen Fünfmastbark „R. C. Rickmers" gemacht wird,*) so mag auch die Zeit nicht fern sein, da das Risiko keineswegs größer erscheint, daß unter deutscher Flagge ebenfalls ein Versuch mit einer Motoranlage auf einem großen Ozeansegler gemacht wird. Beide Parteien, Anhänger und Gegner der vorgeschlagenen Neueinrichtung, müßten diesen Versuch mit gleich großer Freude begrüßen.

*) Dieser Dampfersegler hat inzwischen seine Reise glücklich beendet; ob die Einrichtung der Hilfsmaschinenanlage in wirtschaftlicher Beziehung den Erwartungen entsprochen hat, ist bisher nicht bekannt geworden. Eine einzige Reise ist auch nicht imstande, über diese Frage eine ausschlaggebende Entscheidung zu bringen.

Digitized by Google

Meinungsaustausch.

Zu dem Artikel: „Die Presse in Kriegszeiten“.

I.

Der Artikel der Marine-Rundschau, Maiheft 1907, über „Die Presse in Kriegszeiten“ gibt zu nachfolgenden Bemerkungen Veranlassung:

Es ist kaum zweifelhaft, daß auch die deutsche Presse sich in kritischer Zeit gern diejenigen Einschränkungen bei der Veröffentlichung von Informationen über Heer und Flotte gefallen lassen wird, die im Interesse der nationalen Verteidigung als unbedingt notwendig anzuerkennen sind. Freilich liegen die Verhältnisse im Deutschen Reiche anders als in manchen anderen Staaten. In England z. B. ist das Bedürfnis nach Mitteilungen über Vorgänge im Landheer zweifellos weit geringer als nach solchen über die Flotte. Anderseits lassen sich bei den beinahe unbegrenzten Freiheiten, die der englischen Berichterstattung eingeräumt sind, auch Einschränkungen dort leichter sachlich begründen, als es auf deutscher Seite der Fall sein wird. Es gilt eben auch hier: Si duo faciunt idem, non est idem!

Wie man sich aber in einzelnen Fällen zu der von der Marine-Rundschau angeregten Frage stellen mag, so wird von allen Seiten zugegeben werden müssen, daß weit mehr noch als durch bloßes gesetzgeberisches Vorgehen durch eine rege persönliche Fühlungnahme der beteiligten amtlichen Stellen mit der Presse geleistet werden kann, namentlich außerhalb der eigentlichen Kriegszeit und außerhalb offenkundiger Spannungsperioden. Das Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amtes ist ein glücklicher Beweis für die fruchtbare Tätigkeit, die auf diese Weise entwickelt werden kann. Es wäre schwerlich möglich gewesen, das Interesse der deutschen Nation in dem Maße für den Aufbau der Flotte zu gewinnen, wenn nicht den darauf gerichteten publizistischen Bestrebungen an dem Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amtes eine sachverständige, berufene Stütze gegeben gewesen wäre. Vielleicht hat sich das Zusammenwirken des Nachrichtenbureaus mit der Presse auch in politischer Beziehung genügend gerechtfertigt. Eine günstige Antwort auf diese Frage würde den stärksten Antrieb für die Entscheidung darüber bieten können, ob nicht auch in anderen Zweigen der nationalen Verteidigung auf gleichem Wege und mit gleichen Mitteln vorgegangen werden sollte. Es ist sicher eine unanfechtbare Wahrheit, daß in den meisten Fällen, wenn die Presse einmal eine den nationalen Interessen widersprechende Veröffentlichung von Nachrichten über die Landesverteidigung vorgenommen hat, im guten Glauben gehandelt worden ist. Sind doch auch Fälle denkbar, in denen nicht einmal der Sachverständige im gewöhnlichen Sinne des Wortes den intimen Wert der ihm vorgelegten Information zu erkennen imstande ist und wo ausschließlich eine amtliche Stelle, die das ganze Material übersehen kann, die richtigen Hinweise zu erteilen in der Lage wäre. Bietet man der Presse eine bequeme Gelegenheit, sich vor Veröffentlichung ihrer Informationen über deren Wert und Bedeutung zuverlässig zu unterrichten, so wird es in den meisten

Fällen gar nicht nötig sein, auf ein solches Verfahren noch von amtlicher Stelle hinzuwirken. Freilich sollte dazu eine kluge, allgemeine Informationspolitik kommen, die von selbst erkennt, was für die in dem militärischen Geiste der Nation begründeten Ansprüche an Nachrichten erforderlich ist. Durch eine solche Politik würde der größte Teil der denkbaren Schwierigkeiten von vornherein überwunden sein.

Solche vorbeugenden Einrichtungen wären natürlich nicht auf Berlin allein zu beschränken. Sie müßten an allen Orten, wo Marinegarnisonen sind, in entsprechender Weise ausgebildet werden, und es erscheint beinahe als selbstverständlich, daß mindestens am Sitze des Generalkommandos eines jeden Korps ein Informationsbureau für die Presse errichtet wird. Es erübrigt sich fast, darauf hinzuweisen, wie wichtig es für diese Informationsbureaus selber sein würde, in regelmäßigem persönlichen Verkehr mit den Vertretern der Presse zu stehen. Im Interesse des Ansehens jeder Zeitung wird von selbst dafür gesorgt werden, daß nur absolut vertrauenswürdige Persönlichkeiten einen solchen Verkehr besorgen, und auf der anderen Seite würde eine in bestimmten Augenblicken etwa notwendige positive Mitwirkung der Presse ohne besondere Vorbereitung und ohne persönliche oder sachliche Bedenklichkeiten rasch zur Ausführung gelangen können.

Dieser Teil der zahlreichen Anregungen, die dem erwähnten Artikel der Marine-Rundschau zu entnehmen sind, dürfte von noch größerer Bedeutung sein als die Frage nach der gesetzgeberischen Behandlung des Themas. Es muß ein gegenseitiges vertrauensvolles Zusammenarbeiten zu erreichen sein, auch ohne daß neue Strafandrohungen oder Verbote besonders ausgesprochen würden. Nur für die schweren Fälle, die auch jetzt schon unter strafrechtlicher Ahndung stehen, sollte auch weiterhin gleiches Verhalten beobachtet werden. Damit ist jedenfalls das Ziel erreicht, das die englische Presse in den von der Marine-Rundschau zusammengestellten Äußerungen sich vorgehalten zu haben scheint: nämlich die Verhinderung erwünschter Veröffentlichungen in Kriegszeiten. Will man noch weiter kommen, so wird man eben auf manchen Seiten mit gewissen eingewurzelten Vorurteilen zu brechen haben. Der Presse würde es nicht schwer fallen, sich in veränderte Verhältnisse dann zu finden, wenn sich damit ein Fortschritt gegenüber gewissen augenblicklichen Rückständigkeiten verbände.

Dr. H. Mantler.
Direktor der Continental-Telegraphen-Compagnie. (Wolffs Telegraphisches Bureau.)

II.

Es erscheint mir in hohem Maße dankenswert und nützlich, daß die Redaktion der Marine-Rundschau in dem Aufsatz des Kapitänleutnants v. dem Knesebeck (Mai-Heft 1907, S. 597 ff.) die Frage, wie in Kriegszeiten der Nachrichtendienst der Presse zu leiten und zu kontrollieren ist, zur Erörterung gestellt hat. Über die eminente Wichtigkeit, Nachrichten zu unterdrücken, die dem Feinde Anhaltspunkte zu Schlüssen über Stärke, Bewegung, Verfassung unserer eigenen Streitkräfte zu Wasser und zu Lande geben können, ist wohl kein Wort zu verlieren. Bietet hierfür schon die Kriegsgeschichte

der Vergangenheit schlagende Belege, so erhärtet der russisch-japanische Krieg diese Tatsache unwiderleglich. Und je vollkommener der Nachrichtendienst der Presse ausgebildet wird, je mehr alle Hilfsmittel des Verkehrs und der Technik der Zeitung zur Seite stehen, je rascher die Veröffentlichung erfolgt und je größer die Verbreitung ist, desto notwendiger ist einerseits die Zurückhaltung, desto schwieriger aber auch die Durchführung einer wirksamen Kontrolle. Denn dem Gebote, daß in ernster, schwerer Zeit die gesamte Presse sich den militärischen Notwendigkeiten, die dem Schutze des Vaterlandes dienen, unterwirft, steht gegenüber das leidenschaftliche Interesse aller Schichten des Volkes, gerade während eines Krieges möglichst viele und eingehende Nachrichten über den Verlauf der Dinge zu erhalten — hat doch ein jeder, der daheim bleiben muß, Angehörige im Felde, um die er sich sorgt, und handelt es sich doch um die höchsten Güter der Nation, die mit ihrem ganzen Sinnen und Trachten die kriegerischen Ereignisse verfolgt! Die Regierung hat die Pflicht, schädlich wirkende Nachrichten zu unterdrücken, das Volk hat ein Recht, zu erfahren, was vorgeht. So ist, meine ich, das Dilemma zu stellen; denn nicht auf die Erfolge einer betriebsamen Journalistik kann es hier ankommen, sondern auf die durchaus legitime Forderung eines Volkes, mit ausgiebigen und zuverlässigen Nachrichten in Kriegszeiten bedacht zu werden.

Selbstverständlich ist das nationale Interesse die höchste Norm, der sich alle andern Rücksichten unterzuordnen haben. Aber sowohl die Kriegsleitung wie auch die Zivilbehörden werden in den Zeitungen des eigenen Landes ein wichtiges Instrument sehen, die nationale Begeisterung zu nähren, Unruhe und Besorgnis zu beseitigen, Aufklärung und, falls es nötig ist, Trost zu verbreiten. Worauf es ankommt, ist die innige, ständige und vertrauensvolle Verbindung zwischen den Regierungsorganen und den Zeitungen vor und während eines Krieges. Denn mit vollem Rechte wird in dem Aufsatze des Kapitänleutnants v. dem Knesebeck mehrfach hervorgehoben, daß in den meisten Fällen der Redakteur, der eine bedenkliche oder schädliche Nachricht veröffentlicht, gar keine Ahnung davon hat, daß er dem Feinde damit Vorschub leistet, weil er oft Sinn und Tragweite solcher Mitteilungen gar nicht ermessen kann. Häufig erfolgt eine derartige Veröffentlichung in denjenigen Teilen der Zeitung, die die Nachrichten vom Platze oder aus der Provinz bringen. In einem großen Blatte kann aber der Chefredakteur nicht alles überwachen, die Hast der Zeitungsarbeit hindert ihn an gründlicher Prüfung, eine Nachricht sieht ganz harmlos aus, birgt aber einen gefährlichen Kern, den nur der Eingeweihte verwerten kann, die kleinen Blätter in der Provinz verfügen häufig nicht über geschulte und erfahrene Redakteure — kurz, es gibt hundert Möglichkeiten, Unheil anzurichten. Aus meiner eigenen Redaktionstätigkeit sind mir zwei solcher Fälle erinnerlich. Der erste trug sich in München im Jahre 1888 zu. Das von mir geleitete, sehr verbreitete Blatt hatte aus der Pfalz eine kurze Mitteilung über Herstellung von Uniformstücken unter Angabe von Ort, Zahl und Lieferungszeit gebracht. War mir die Sache entgangen oder hatte ich sie nicht beachtet — ich war nicht wenig erstaunt, als der Präsident der Regierung von Oberbayern mir eröffnete, im bayrischen Kriegsministerium sei die Notiz sehr unlieb vermerkt worden und man ließe mich dringend zur Vorsicht mahnen, da auswärts zutreffende Schlüsse auf Stärke und Formation unserer Truppen aus solchen unscheinbaren Nachrichten

gezogen werden könnten. Den andern Fall erlebte ich in Hamburg um die Mitte der 1890er Jahre. Ein bewährter Mitarbeiter hatte eine hübsche Schilderung von Nachtmanövern mehrerer Kriegschiffe vor der Kieler Föhrde eingesandt, denen eine große Menge vom Ufer aus zugeschaut hatte; umgehend erhielt ich ein fulminantes Schreiben des Admirals, der mich sogar mit den Strafparagraphen über Landesverrat bedrohte, wenn die Zeitung nicht schweigen würde — denn jene Korrespondenz enthalte Angaben, die einem Gegner über das Signalwesen unserer Flotte Anhaltspunkte gebe. Wenn schon in Friedenszeiten solche Dinge passieren können, so wird auch der gewissenhafteste, eifrigste Redakteur vor Beginn und während eines Krieges nur zu leicht Verstöße begehen und schweres Unheil anrichten können, ohne es zu ahnen.

Um dies zu verhüten, werden Strafbestimmungen, Verbote und Verordnungen sehr wenig ausrichten können. Die Fälle, in denen eine Zeitung bewußt und absichtlich dem Feinde Nachrichten zuträgt, sind sicher äußerst selten, und sie können heute schon nach unserer Gesetzgebung mit verdienter Schärfe bestraft werden. Wo Fahrlässigkeit vorliegt, mag eine straffere und zeitgemäße Revision des Preßgesetzes, worauf Kapitänleutnant v. dem Knesebeck hinweist, vielleicht zu mehr Aufmerksamkeit und Gewissenhaftigkeit erziehen. Wo aber aus Unkenntnis, oft im besten Glauben, gesündigt wird, da erweisen sich Strafandrohungen nutzlos, da hilft nur Belehrung und Kontrolle. Wenn die schwere Heimsuchung eines Krieges an unser Volk herantritt, dann wird — davon bin ich überzeugt — die deutsche Presse ausnahmslos sich ihrer Pflicht bewußt sein. Wie sie aber diese Pflicht im einzelnen, in der Aufregung des Tages, der Hast der Arbeit, in dem Streite zwischen kühlem Kopf und heißem Herzen ausüben soll, darüber werden der Redakteur und der Journalist nicht immer selbst sich die zuverlässigen Richt- und Grenzlinien ziehen können. Hier müssen ihnen die Militär- und Zivilbehörden helfen, und zwar natürlich nicht bloß mit Verboten. Denn mit dem Unterdrücken von Nachrichten allein ist es nicht getan; damit bringt man die wilden Gerüchte und die lärmende Unruhe doch nicht zum Schweigen. Unbedingt erforderlich ist eine schnelle, umfassende, zuverlässige Berichterstattung unter sorgfältiger Ausmerzung aller bedenklichen Nachrichten. Ein Zusammenwirken von Behörden und Zeitungen, das dem nationalen Interesse ebenso dient wie dem Bedürfnis des Publikums, läßt sich meines Erachtens unschwer erzielen. Man fordere die einheimischen Redakteure und Journalisten ebenso wie die Korrespondenten auswärtiger Blätter auf, Vertrauensmänner zu bestellen, die sich verpflichten, das bei den Zeitungen, Telegraphen- und Korrespondenzbureaus eingehende Nachrichtenmaterial, sei es brieflich, telegraphisch, telephonisch übermittelt, vorzulegen an gemeinsamen Stellen der Heeres- und Zivilverwaltung, die ihrerseits wieder dafür Sorge tragen, daß die Prüfung des ganzen Materials sofort erfolgt, und ferner auch die bei ihnen eingelaufenen amtlichen Mitteilungen in weitest zulässiger Ausdehnung den Zeitungen zugänglich machen. Eine derartige Organisation des Nachrichtendienstes in Kriegszeiten müßte nach sorgfältiger Vorbereitung von langer Hand lokal gegliedert werden und in größter Beweglichkeit arbeiten, frei von jeder bureaukratischen Engherzigkeit und Schroffheit, frei aber auch von journalistischer Konkurrenzsucht, getragen von beiderseitigem Vertrauen und loyaler Hilfsbereitschaft.

Ausgeschlossen ist es, diese Organisation erst kurz vor dem Ausbruch oder während

der Dauer des Krieges neu ins Leben zu rufen. Die Vorarbeiten müssen in ruhigen Zeiten getroffen werden, so daß der Dienst im Fall der Not sofort funktioniert. Und die Vorbereitung sollte nicht diesen Zweck allein im Auge haben, sondern das Bestreben müßte ganz allgemein dahin gehen, überhaupt ein Vertrauensverhältnis zwischen den Verwaltungen von Heer und Flotte und der Pressewelt zu schaffen. Gewiß ist auf diesem Gebiete im Laufe der letzten zehn Jahre sehr vieles und sehr gutes schon geschehen. Aber soweit ich es beurteilen kann, wird eine Fortsetzung und Vertiefung dieser Bestrebungen auf beiden Seiten noch weiter großen Nutzen schaffen. Heer und Flotte sind so völlig mit unserem ganzen Volksleben verwachsen, daß die Zeitungen gleichsam im öffentlichen Interesse darüber berichten müssen. Und sie können dies in richtiger Weise nur, wenn sie enge Fühlung mit der Verwaltung der beiden nationalen Institutionen haben. Diese aber wiederum sorgen für ihren eigenen und des Vaterlandes Vorteil, wenn sie die öffentliche Meinung unterrichten, aufklären, anfeuern. Dazu bedarf es der Erziehung, aber auch des Vertrauens. Man hat in Friedenszeiten damit begonnen, amtliche Nachrichtenbureaus, Auskunftstellen u. dergl. einzurichten, die militärische Literatur auch der Presse zugänglich zu machen, in volkstümlichen Schriften aufklärend zu wirken. Das ist die beste Vorbereitung für die unerläßliche Organisation des Nachrichtenwesens für die Kriegszeiten. Der Nutzen dieser Informationsarbeit hat sich wohl für alle Teile schon zur Genüge erwiesen. Er sollte dazu ermutigen, Mittel und Wege zum weiteren Ausbau ausfindig zu machen. Meines Erachtens wäre es ein gutes Unternehmen, wenn eine amtlich einberufene Konferenz von Vertretern des Kriegsministeriums und des Reichs-Marine-Amtes sowie angesehener Zeitungen aus den verschiedenen Teilen Deutschlands unter Zuziehung von Zivilbehörden des auswärtigen und inneren Dienstes sich gründlich mit der Organisation des Nachrichtendienstes im Kriege und ihrer Vorbereitung im Frieden beschäftigen würde.

Prof. Dr. E. **Franke**, Berlin.

III.

„The best ship in the Japanese navy — the Censorship." („Punch".)

Die Behandlung des Themas „die Presse in Kriegszeiten" auch in dieser Zeitschrift ist wegen der außerordentlichen, noch lange nicht genügend erkannten Wichtigkeit der Frage mit Freuden zu begrüßen. Der Verfasser des Aufsatzes im Mai-Heft hat eine große Reihe geschichtlicher Beispiele von der Bedeutung der Presse im Kriege angeführt, auf die Bemühungen des Lord Ellenborough in England hingewiesen und zum Schluß dankenswerte Anregungen für die Handhabung der Materie bei uns gegeben. Im Folgenden soll ergänzend versucht werden, die verschiedenartigen Bedingungen näher zu untersuchen, welche für das Verhalten der Presse in den zunächst in Frage stehenden Ländern Japan, England und Deutschland von Einfluß sind.

Japan. Wenn auch die genauere Kenntnis von der Methode fehlt, durch welche man die japanische Presse zu ihrer mustergültigen Haltung bestimmte, so scheint doch neben dem freiwilligen Verzicht auf aktuelle Nachrichten der gouvernementale Druck

eine ganz erhebliche Rolle gespielt zu haben. Es ist offenbar nicht nur im Felde, sondern auch in der Heimat selbst eine außerordentlich strenge Zensur durchgeführt worden. Nur was in Tokio offiziell über die Kriegsereignisse bekannt gegeben wurde, durfte veröffentlicht werden, und es wird berichtet, daß die Vertreter der japanischen Zeitungen oft halbe Tage im Vorzimmer des Nachrichtendienstes warten mußten, um schließlich zu erfahren, daß man ihnen über die letzten Ereignisse, über die sie Auskunft erbaten, aus verschiedenen Gründen doch nichts bekannt geben dürfe. Die japanische Zensur hat es bei ihrer Rücksichtslosigkeit zu Erfolgen gebracht, die man bisher für unmöglich hielt; eines der bewunderswertesten Beispiele der Geheimhaltung ist die ein volles Jahr lang durchgeführte Unterdrückung der Nachricht von dem Untergang des Linienschiffes „Yashima". Man hat Japan gelegentlich dafür getadelt, daß es den Verlust dieses Schiffes nicht nur verheimlichte, sondern sogar wiederholt offiziös dementieren ließ, und hat dabei unter anderm gemeint, so wenig ein Kaufmann, der eine falsche Bilanz aufmache, noch Kredit genieße, so wenig dürfe ein Staat nach solcher Handlungsweise noch auf Vertrauen bei andern Völkern rechnen. Ganz abgesehen davon, daß die englische Regierung sich beim Abschluß des japanischen Bündnisses diesen Skrupeln nicht angeschlossen hat, entzieht ihnen auch die noch zu schreibende „Geschichte der Kriegslisten aller Zeiten" jede Basis. Es wäre als eine finanzpolitische Kriegslist im großen zu bezeichnen, wenn es richtig ist, daß der Verlust der „Yashima" weniger zur Einschüchterung des Gegners oder zur Aufrechterhaltung der Siegeszuversicht im eigenen Lande, als vielmehr zur Gewinnung des Auslandes für die neu aufzunehmende Kriegsanleihe verheimlicht worden sei.

Die Japaner gingen bei der Unterdrückung von Nachrichten, die in militärischer oder politischer Hinsicht nachteilig hätten wirken können, so weit, daß sie selbst vor der zeitweiligen Verheimlichung von Menschenverlusten nicht Halt machten: wenn es das Staatsinteresse verlangte, behandelten sie die Interessen des einzelnen Staatsbürgers mit einer auf den ersten Blick inhuman erscheinenden Rücksichtslosigkeit. Gerade in diesem Punkte aber wird ein europäisches Zeitungspublikum noch sehr viel zu lernen haben, und vielleicht fällt dem deutschen eine Entsagung dieser Art besonders schwer, weil es noch „häuslicher" ist als viele andere Völker, deren Söhne als Pflanzer, Kaufleute, Beamte, Soldaten oder Seeleute in verhältnismäßig weit größerer Zahl in die nachrichtenentrückte Ferne ziehen. Zu Beginn des Südafrika-Feldzuges hat sich bei uns vielfach beim Ausbleiben sofortiger näherer Nachrichten über Gefechte und erlittene Verluste eine Nervosität gezeigt, die menschlich sehr begreiflich, aber vom politischen und militärischen Standpunkt aus unzweckmäßig und daher unter anderen Verhältnissen im Interesse der Gesamtheit zu vermeiden ist. Die Japaner haben zur Durchführung ihrer Pressezensur auch die gesamte Privatkorrespondenz aller im Felde stehenden Armee- und Marine-Angehörigen sowie der Gefangenen*) einer genauen Kontrolle unterworfen. Und auch diese ist mit einer bewundernswert geduldigen Selbstverständlichkeit hingenommen, die freilich den nicht überraschen kann, der den japanischen Volkscharakter näher kennt. Dieselbe Presse, die in politisch ungefährlichen Zeiten mit einer geradezu phänomenalen Rücksichtslosigkeit an der Regierung herummäkelt, ist der größte Bundes-

*) „Service de Prisonniers de guerre".

genosse dieser selben Regierung, sobald die nationalen Interessen eine einheitliche und bestimmte Haltung erfordern. Das hat der russisch-japanische Krieg ebenso wie die jüngste Zeit der Spannung zu den Vereinigten Staaten zur Evidenz erwiesen. Trotz aller Zensur bleibt daher in Japan der unwandelbare Patriotismus das letzte Geheimnis der vorzüglichen Unterstützung der japanischen Kriegsleitung durch die heimische Presse.

England. Während Japan durch die Tat bewiesen hat, daß man im Kriege Herr seiner Landespresse werden kann, mußte man sich in England bisher mit theoretischen Erörterungen begnügen. Daß gerade England die Nachrichtenfrage nach dem asiatischen Kriege zuerst aufgriff, mag vornehmlich darin seinen Grund haben, daß es unseres Wissens in England weder ein besonderes Preßgesetz gibt — die Verordnungen über die Presse sind vielmehr in verschiedenen Gesetzen zerstreut — noch vor allem eine dem § 15 unseres Preßgesetzes entsprechende Bestimmung. Dagegen ist den Angehörigen der Marine ausdrücklich durch eine dienstliche Bestimmung*) verboten, „für irgend eine Zeitung über dienstliche Angelegenheiten zu schreiben oder in irgend einer Zeitung oder einem sonstigen Organ direkt oder indirekt irgend eine den Public Service berührende Angelegenheit oder Nachricht zu veröffentlichen". Man hat beim Lesen englischer Zeitungen übrigens nicht den Eindruck, daß diese Bestimmung sehr gewissenhaft befolgt wird. Der Gang und jetzige Stand der Bemühungen zur Regelung der Preßangelegenheit soll wegen ihrer Wichtigkeit für eventuelle Rückschlüsse im Nachstehenden noch einmal chronologisch zusammengestellt werden.

Die vom Lord Ellenborough im Frühjahr und Sommer 1905 im Oberhause gegebene und am 9. Mai desselben Jahres von ihm in einem Vortrage vor der Royal United Service Institution wiederholte Anregung wurde im November 1905 von Mr. Sydney Brooks aufgegriffen, indem dieser ein entsprechendes Rundschreiben an die Eigentümer und Herausgeber der 200 bedeutendsten englischen Zeitungen richtete. Das geschah mit Einverständnis des Committee of Imperial Defence, weil die Regierung es für richtig hielt, vor Einleitung von gesetzgeberischen Maßnahmen die Ansicht der Presse zu hören. Nachdem die Mehrzahl der Zeitungen in ihren Antworten die Erwägung gesetzlicher Anordnungen für wünschenswert erklärt hatte, wurde die Angelegenheit zur weiteren Veranlassung an ein Subkomitee der Newspaper Society unter Hinzuziehung des Sekretärs des Committee of Imperial Defence verwiesen. Das Subkomitee formulierte 8 Resolutionen, die als Rahmen zu einem Gesetz für den Nachrichtendienst im Kriege dienen könnten. Die erste und wesentlichste dieser Resolutionen bestimmte, daß die Veröffentlichung aller mit Vorgängen bei der Flotte oder dem Heere zusammenhängenden Nachrichten, wie auch diejenige von Bewegungen von Schiffen oder Truppen aufhören sollte, sobald die Regierung das Inkrafttreten des Gesetzes für notwendig halte. Bemerkenswert ist übrigens, daß in der Resolution 3 verlangt wird, daß die Erläuterung („comment") oder Kritik, welche sich auf die von der Admiralität oder dem War Office herausgegebenen Nachrichten oder auf allgemein bekannte Tatsachen aufbaut, keine Einschränkung erfahren soll. Das Bedenkliche eines solchen Verlangens, das die Resolution 1 und damit das ganze Gesetz nur allzuleicht illusorisch machen kann, liegt auf der Hand. Am 21. Juni 1906

*) Lfd. Nr. 12 der Kings Regulations and Admiralty Instructions.

billigte eine von 60 größeren Zeitungen beschickte Generalversammlung der Newspaper Society im allgemeinen diese Resolutionen und ermächtigte ihr Subkomitee „to continue to act and to consider any Bill that may be drafted on the subject". Auf mehrere Anfragen erklärte der Vorsitzende, Mr. Walter, von der „Times", dazu noch ausdrücklich und beruhigend: „die Versammlung solle lediglich das allgemeine Prinzip, daß etwas geschehen müsse („of a certain control"), anerkennen, und die Beschlüsse des Subkomitees seien noch einer neuen Konferenz vorzulegen, bevor das Gesetz dem Parlament zugehe. Vorher hatte Mr. Walter noch ausgeführt, daß eine Regierung sehr kühn sein müsse, wenn sie ein Gesetz über das Nachrichtenwesen ohne Unterstützung oder vielleicht gar ohne Einverständnis der Presse einbringen wollte, daß er aber eine Gesetzgebung in der vorgeschlagenen Richtung sympathisch begrüßen würde, sofern sie nicht über die von den Pressevertretern gebilligten Grenzen hinausgehe.

In diesen Darlegungen wird die Erklärung gegeben sein, warum auch die englische Regierung selbst bisher nicht energischer vorgegangen ist. Nachdem sie auf Lord Ellenboroughs erste Anregung entsprechende Maßnahmen in Aussicht gestellt hatte, wurde auf eine neue Anfrage am 28. Juli 1905 im House of Lords erklärt, daß wenn die privaten Abmachungen zu keinem Resultat führen würden, man der Einbringung eines Gesetzes nähertreten müsse. Die unlängst stattgefundene Neubelebung der Frage im Oberhaus durch Lord Ellenborough hat dann erkennen lassen, daß ein solcher Gesetzentwurf tatsächlich noch nicht vorliegt.

Natürlich haben sich die Zeitungen auch außerhalb der Society-Versammlung mit der Angelegenheit beschäftigt und dabei die verschiedenartigsten Auffassungen vertreten. Während z. B. ausgerechnet die „Daily Mail" den Mangel eines Kriegspressegesetzes für eine schreiende Ungerechtigkeit gegenüber den Journalisten erklärt, die den größten Schaden anrichten könnten, ohne es zu ahnen, meint „Western Daily Mercury" (ein Plymouther Provinzial-Blatt mit eingehenden Marinenachrichten), daß ein Gesetz, welches die Veröffentlichung von militärischen Nachrichten beschränkt, ein Schandfleck für die Ehre und den Patriotismus der Presse sein würde. Dieses Blatt ist der Überzeugung, daß man im Bedarfsfalle durch ein eiliges Rundschreiben an alle englischen Zeitungen die Veröffentlichung aller militärisch nachteiligen Nachrichten weit besser verhindern könne, als durch irgend einen Strafe androhenden Zwang. Der Vorschlag der meisten Blätter geht im übrigen dahin, daß ein solches Pressegesetz vom Parlament schon im Frieden zu genehmigen sei und im Ernstfalle auf eine Kabinettsordre hin oder gewissermaßen automatisch ohne Zeitverlust in Kraft treten müsse.

Die Ansicht, daß der Patriotismus die englische Presse im Ernstfalle vor Entgleisungen schützen werde, teilen noch mehrere Zeitungen; mit welchem Recht, steht dahin. Denn so bewunderungswürdig der Organismus ist, den die englische Presse für rein politische Dinge bildet, so wenig diszipliniert hat sie sich wiederholt bei militärischen Fragen gezeigt. Es sei hier nur an die Auslassungen über die Dislokation der englischen Flottenteile zur Zeit der Faschoda- und Doggerbank-Krisen, sowie an die Preßkampagne über die Schadhaftigkeit einer Anzahl schwerer Geschütze an Bord englischer Linienschiffe erinnert. So ist es nicht verwunderlich, daß wiederholt gerade englische Admirale ihren Zweifel an einer richtigen und patriotischen Haltung der Presse im

Kriege zum Ausdruck gebracht haben. Man hat dabei nicht unterlassen, auch Parallelen mit Japan zu ziehen, und gemeint, daß nicht nur die eigenen fremdartigen Schriftzeichen und die im Charakter des Volkes liegende Schweigsamkeit den Japanern die Handhabung des Nachrichtenwesens erleichtert habe, sondern auch das durch ein gemeinsames Interesse am Kriege geschaffene besondere Solidaritätsgefühl; dieses sei geringer bei einer Nation, die nur mit Söldlingen Krieg führe und bei der nur ein verhältnismäßig kleiner Teil der Bevölkerung Indiskretionen mit der Gefährdung von Angehörigen zu büßen habe.

Deutschland. Wenn man diese Beweisführung auch nicht überschätzen soll, so liegt liegt doch etwas Richtiges in ihr. Vor allem deshalb, weil dabei zum Ausdruck kommt, daß es im Grunde nicht allein auf die Haltung der Presse, sondern auch auf die des Publikums ankommt. Die Zeitung dient dem Leser, je mehr sie ihn zufriedenstellt, um so sicherer ist sie seiner Anhänglichkeit. So entspricht der Charakter der Presse eines Landes in gewissem Grade dem Charakter seiner Bevölkerung. Ein patriotisches Volk muß eine unpatriotische Presse ablehnen; das sollte schon im Frieden so sein, im Kriege ist es eine Forderung der Landesverteidigung. Unpatriotisch aber ist im Kriege jede Handlung, die auch nur die Möglichkeit des Nutzens für den Feind in sich trägt. Dies zu ermessen ist oft schwer, und **daher sollte sich vom Augenblick der Kriegsgefahr ab im ganzen deutschen Blätterwald ein undurchdringlicher Kriegsnebel über die Kolumne „Militärisches" legen.** Das deutsche Volk sei selbst der unerbittlichste Zensor dafür, daß sich dieser Nebel nirgends lüftet, und es sage sich im Ernstfall wie das japanische: „Es ist unser Krieg, wir führen ihn nicht für die Zeitungen". Das, was das Publikum zu erfahren ein Anrecht hat, werde von einer die gesamte deutsche Presse gleichmäßig behandelnden Stelle — und nur von dieser — möglichst schnell und möglichst eingehend veröffentlicht. (Kriegsnachrichtenbureau des Mai-Artikels!) Man vergesse aber nie, daß das Anrecht auch von der objektiven Seite betrachtet werden will: das Interesse des einzelnen Staatsbürgers muß demjenigen des Staates nachstehen. Es ist eingangs angedeutet, daß es in diesem Punkt vielleicht noch erheblicher Selbstzucht unseres Publikums in spartanischem Sinne bedarf.

So zweifellos der § 15 des Preßgesetzes unzulänglich ist, weil er erstens nicht erschöpfend genug gefaßt ist und weil er zweitens nur durch öffentliche Bekanntmachung in Kraft treten kann, so fraglich ist aber auch die Möglichkeit seiner Änderung, so lange die Presse und der Reichstag mit einer solchen nicht einverstanden sind. Auch bei uns bedarf es einer sehr „kühnen" Regierung, um auf gesetzlichem Wege die Presse etwa gegen ihren Willen mehr in die Hand zu bekommen. Alle Bestrebungen der Presse gehen ständig dahin, ihre Freiheit zu vergrößern; dafür gab der Verlauf des zehnten internationalen Presse-Kongresses in Lüttich einen neuen Beweis, und zur Zeit zeigt die Diskussion über die Frage des Zeugniszwanges, wie groß der Widerstand unserer Presse gegen jede Einengung ihrer Unverantwortlichkeit ist. Dabei steht schon jetzt nach Ansicht sehr vieler das geringe Maß der Verantwortlichkeit der Presse in gar keinem Verhältnis zu der Größe ihres Einflusses. Aber man darf hoffen, daß unsere deutschen Zeitungen in ernster Zeit auch ihrerseits große Opfer bringen und daß sie es nicht darauf ankommen lassen werden, daß Deutschland in einem Kampf

mit einem angreifenden Staat auch noch einen Krieg mit der eigenen Großmacht Presse führen muß.

Daher ist der Wunsch berechtigt, daß unsere Zeitungen selbst die so eminent wichtige Frage der Haltung im Kriege und bei Kriegsgefahr aufgreifen und sich mit ihr auseinandersetzen. Die Sensationspresse ist in Deutschland noch nicht groß, zum mindesten kleiner als in England, und deshalb stehen, ganz abgesehen von den in unserer Wehrpflicht liegenden Imponderabilien, die Chancen für ein wirklich wirkungssicheres Pressegesetz für den Kriegsfall und für die Spannungsperiode bei uns günstiger als dort.

„Silence and Secrecy!“ ruft Carlyle aus, „ihnen müßte man Altäre allgemeiner Anbetung errichten, wenn man in unserer Zeit überhaupt noch Altäre errichtete.“ Diese in bezug auf die Ethik der menschlichen Seele von Maeterlinck*) gebrauchten Worte passen auch für das rauhe Kriegshandwerk. Möge eine ernste Zeit bei unserer Presse ein „tätiges Schweigen“ über militärische Dinge finden und möge sie sich schon in Friedenszeiten in diesem Schweigen üben!

B – E.

*) Maeterlinck, „Der Schatz der Armen“.

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Reichstag. Der Reichstag nahm am 14. Mai den Etat für die Verwaltung der Kaiserlichen Marine und für das Schutzgebiet Kiautschou für 1907 debattelos an, nachdem in der zweiten Lesung (am 6. und 7. Mai) nur einige Arbeiter- und Gemeindebeschwerden zur Sprache gebracht und vom Reichs-Marine-Amt beantwortet worden waren. Bewilligt wurden 277,8 Mill. Mark, d. h. die in Ansatz gebrachte Summe abzüglich einiger unbedeutender Abstriche von insgesamt 81 000 Mark. Diese im Einvernehmen mit dem Reichs-Marine-Amt vorgenommenen Abstriche betrafen einige kleinere Hochbauten, deren Ausführung 1907 wegen eingetretener Schwierigkeiten noch nicht möglich ist. Die wichtigsten Positionen des diesjährigen Etats sind bei Besprechung des Notgesetzes (Aprilheft) und im Januarheft erwähnt. In Nachstehendem sollen einige gelegentlich der Sitzungen der Budgetkommission am 30. April und 1. Mai gegebene Erläuterungen verzeichnet werden.

Bei der Beratung der fortdauernden Ausgaben für Kiautschou wurde auf die Anfrage, ob es nicht billiger sei, für die alljährlichen Ablösungsbeförderungen einen eigenen Transportdampfer für die Marineverwaltung zu bauen, geantwortet, daß der Bau eines solchen Dampfers schon früher einmal vom Reichs-Marine-Amt beantragt, vom Reichstag jedoch abgelehnt worden sei. Bei dem Titel Reise-, Umzugs- usw. Kosten beklagte ein Abgeordneter, daß die Marineoffiziere keine Ausrüstungsgelder für ihre Kommandos im Auslande erhalten und so schlechter gestellt seien als die Offiziere der Armee. Unter den einmaligen Ausgaben wurden u. a. 75 000 Mark für den Bau einer Offizierspeiseanstalt und 200 000 Mark für den Bau einer Kaserne der Stammabteilung der Matrosenartillerie Kiautschou als erste Raten bewilligt. Eine längere Debatte entspann sich über die für Armierungsausgaben angesetzten 1,5 Millionen Mark. Wie schon im Vorjahre stellte der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts abermals gegenüber den von mehreren Seiten zum Ausdruck gebrachten Befürchtungen fest, daß es sich bei Anlage der neuen Befestigungen lediglich um die Schaffung einer gegen etwaige Chinesenaufstände Schutz gewährenden Enceinte, einer sogenannten Boxerstellung, nicht aber um den Ausbau Tsingtaus zu einem Waffenplatz ersten Ranges handle. Mit den bisherigen Aufwendungen für die Seebefestigungen sei weiter nichts als eine gewisse Gewähr für die Aufrechterhaltung der Neutralität beabsichtigt.

Bei der Beratung des Marineetats wurde auf eine Anfrage der Umbau der „Kaiser“-Klasse als bevorstehend angekündigt und auf die Turbinenfrage näher eingegangen. Nachdem die Kostspieligkeit der Turbine und der Umstand, daß Turbinenschiffe wegen ihrer andersartigen Manövrierfähigkeit außerordentlich schwer in einer Linie mit Kolbenmaschinenschiffen zu handhaben sind, betont war, fuhr der Staatssekretär fort:

„Zu diesen Gründen, die uns Zurückhaltung auferlegten, kam noch der Umstand hinzu, daß wir den dringenden Wunsch hatten, unsere Schiffe mit einem deutschen Turbinensystem auszurüsten. Die Firmen aber, die uns deutsche Turbinen angeboten haben, sind bisher nicht imstande gewesen, unsere Bedingungen zu erfüllen. Das hat sich nun geändert, und wir haben jetzt ein Schiff mit deutschen Turbinen im Bau.“

Über die Marineingenieurfrage äußerte er u. a.:

„Der Marineingenieurfrage ist von der Marineverwaltung andauernd die größte Aufmerksamkeit gewidmet worden. Zunächst muß ich konstatieren, daß nach meiner persönlichen Auffassung die Leistungen dieses Korps unübertroffen dastehen. Wenn ein System zu solchen Leistungen führt, so wird man es erklärlich finden, daß man sich zu einer Änderung nur schwer entschließen kann. Trotzdem haben wir eine Änderung der

Organisation des Maschinen-Ingenieur-Korps vorgenommen, weil die Beförderung zu langsam war und wir der Überzeugung waren, daß die Leistungen der Maschineningenieure nicht entsprechend bewertet wurden. Die Beförderung zum Offizier, die früher durchschnittlich nach $15^{1}/_{2}$ Jahren erfolgte, wird in Zukunft nach etwa 9 Jahren geschehen. Dies ist dadurch erreicht worden, daß die Ingenieuraspiranten aus dem Maschinenpersonal herausgehoben sind und besonders erzogen und ausgebildet werden. Diese Organisation ist erst einige Jahre in Kraft; eine Wirkung hat sich daher noch nicht gezeigt. Ehe wir weitere Schritte in dieser Frage tun, wird es also nötig sein, die Wirkung dieser Reorganisation abzuwarten; jedenfalls dürfen diese Schritte die Qualität des Marine-Ingenieur-Korps unter keinen Umständen gefährden. Bei der Beurteilung der Rangverhältnisse muß berücksichtigt werden, daß, wie bei der Laufbahn des Seeoffiziers der Linienschiffskommandant, bei der des Maschineningenieurs der leitende Ingenieur des Schiffes die natürliche Endstellung bildet, abgesehen von einigen wenigen Ausnahmestellungen. Danach müssen die Rangverhältnisse bemessen werden."

Auf eine Anfrage, warum das Kanonenboot „Eber" schon 4 Jahre auf der Kieler Werft unbenutzt liege, wurde geantwortet, daß es in Anbetracht des geringen Alters unserer Kanonenboote, für die der „Eber" z. Z. die Materialreserve bilde, nur natürlich sei, daß er bisher nicht in Funktion getreten ist.

Die Zusammenlegung der beiden bisherigen Küstenbezirksämter Husum und Bremerhaven in ein gemeinsames Küstenbezirksamt Cuxhaven ist vorgenommen, weil bei der bisherigen Einteilung der Küstenbezirksämter die beiden Ufer der Elbe mit ihrem weitverzweigten Wattenfahrwasser unter verschiedenen Ämtern standen und anderseits das Gebiet nördlich der Elbe zu wenig umfangreich für ein besonderes Küstenbezirksamt ist. Auf eine Anregung, die Eidermündung zu befestigen, wurde schließlich erklärt, daß man aus finanziellen Gründen mit der Küstenbefestigung zurückgehalten habe und daß eine Befestigung der Eidermündung zunächst nicht dringend notwendig sei.

— Hochseeflotte. Während des verflossenen Monats hielt die Hochseeflotte zusammen mit den Schulschiffen und der Manöverflottille taktische und strategische sowie Schießübungen in der Nordsee ab, wobei Helgoland und Wilhelmshaven als Stützpunkte dienten. Während der Pfingstfeiertage wurde von den Linienschiffsgeschwadern die Brunsbüttel-Reede bzw. Wilhelmshaven und von den Aufklärungsschiffen Bremerhaven aufgesucht.

— Schiffe in der Heimat. Der Verband der Schul- und Versuchsschiffe ist nach der Rückkehr von den Übungen in den Rügenschen Gewässern am 4. Mai in Kiel aufgelöst worden.

Die Kadetten- und Schiffsjungenschulschiffe haben nach Anbordnehmen der im April neu eingestellten Seekadetten und Schiffsjungen die ersten Übungsfahrten aufgenommen; sie besuchen dabei vorwiegend deutsche Häfen der westlichen Ostsee.

Das Torpedoboot „S 138" wurde am 7. Mai in Pillau zu den Abnahmeprobefahrten in Dienst gestellt. „S 144" von derselben Serie ist am 27. April in Elbing vom Stapel gelaufen.

— Auslandschiffe. Kreuzergeschwader. Das Flaggschiff „Fürst Bismarck" ist von Yokohama über Tsingtau nach Schanghai gegangen. Hier übernahm am 13. Mai Kontreadmiral Coerper das Kommando über das Kreuzergeschwader und begab sich am nächsten Tage mit dem Flaggschiff nach Nanking, von wo mit S. M. S. „Tiger" die Weiterfahrt nach Hankau angetreten wurde.

„Leipzig" ist von Tsingtau nach Hankau, „Niobe" von Amoy über Tsingtau nach Yokohama, „Iltis" von Tschingwantau nach Tschifu, Tsingtau, Schanghai, Futschau und Amoy, „Jaguar" von Hankau nach Kiukiang und Tsingtau gegangen. „Luchs" beendete seine Dockarbeiten in Tsingtau und suchte Schanghai auf.

Dem Flußkanonenboot „Vaterland" ist es Anfang Mai gelungen, die zahlreichen und bedeutenden Stromschnellen des Yangtsekiang hinter Itschang zu überwinden und zum ersten Male die deutsche Kriegsflagge in Tschunking, der Hauptstadt der Provinz Szetschwang, zu zeigen.

Der Ablösungstransport für die Schiffe des Kreuzergeschwaders hat am 26. April auf dem Dampfer „Borussia" Wilhelmshaven verlassen und wird über Port Said, Colombo und Honkong am 7. Juni in Tsingtau eintreffen. Die abgelösten Mannschaften werden mit demselben Dampfer zum 30. Juli in Hamburg erwartet.

Amerikanische Station. „Roon" und „Bremen", welche gelegentlich ihrer Teilnahme an der Flottenschau in Jamestown eine sehr gastliche Aufnahme fanden, haben am 3. Mai Hampton Roads verlassen und sind nach Wilhelmshaven bzw. Boston in See gegangen. Nach Boston suchte „Bremen" Newport (Rhode Island) auf.

„Panther" verließ Kingston und besuchte Limon (Costa Rica), Colon (Panama) und Puerto Colombia.

Der Ablösungstransport für „Bremen" und „Panther" wird am 1. Juni mit dem Dampfer „Bavaria" Hamburg verlassen und voraussichtlich am 18. Juni in St. Thomas eintreffen. Die abgelösten Besatzungen erreichen mit demselben Dampfer Hamburg am 16. Juli.

Afrikanische Stationen. „Bussard" ging auf dem Rückwege von Kapstadt, „Seeadler" von Daressalam nach Durban.

„Sperber" hat Kapstadt nach beendeter Jahresreparatur verlassen und suchte die Lüderitzbucht, Sandwichbucht und Swakopmund auf.

Australische Station. „Condor" hat nach längerem Aufenthalt in Sydney zu den jährlichen Instandsetzungsarbeiten und nach vorgenommenem Besatzungs- und Kommandantenwechsel am 16. Mai eine Reise nach Auckland (Neuseeland) angetreten.

„Planet" brachte einen Teil der Bewohner der schwer vom Taifun heimgesuchten Insel Uluthi nach Yap und ist über den Bismarck-Archipel nach Neuhannover zur Aufnahme der Vermessungstätigkeit gegangen.

— Leistungen in der Kohlenübernahme. In der letzten Zeit wurden von den kleinen Kreuzern nachstehende Leistungen im Kohlennehmen (in Tonnen) erzielt:

Schiff:	Gesamt:	Durchschnitt pro Stunde:	stündliche Leistung pro Kopf der beschäftigten Leute:	Endbestand:	Bemerkungen:
„Lübeck" . .	410	205	1,24	803	Mit Karren von Land.
„Berlin" . .	510	211	1,6	831	
„Medusa" . .	387	160	1,1	557	Mittels Körben aus vier Prähmen.

— Flottenverein. Am 12. Mai fand in Köln die siebente ordentliche Hauptversammlung des Deutschen Flottenvereins unter dem Vorsitz des Fürsten zu Salm-Horstmar bei außerordentlich reger Beteiligung statt. Es wurde nachstehende Resolution angenommen:

„In der Erkenntnis, daß andere Nationen die Kampfkraft ihrer Flotten unaufhörlich, und zwar in einem solchen Maße vermehren, daß sich die Stärkeverhältnisse immer mehr zu unseren Ungunsten verschieben, woraus ernste Gefahren für das Vaterland entstehen können, spricht die siebente ordentliche Hauptversammlung des Deutschen Flottenvereins die Ansicht aus: Es ist unbedingt nötig, den durch die Flottengesetze von 1900 und 1906 festgesetzten Ausbau der deutschen Flotte zu beschleunigen. Um das Verständnis hierfür unter dem deutschen Volke zu fördern, wird der Deutsche Flottenverein in seiner Tätigkeit fortfahren und dabei als nationaler Verein über den Gegensätzen der Parteien und Konfessionen stehen."

In einer zweiten Resolution nahm die Hauptversammlung noch besonders Akt von der Erklärung, daß der Flottenverein ein unpolitischer Verein sei und einer Agitation

gegen oder für eine politische Partei fernbleibt. Mit dieser Erklärung wurden die im Verein infolge der Vorgänge bei den letzten Reichstagswahlen entstandenen Differenzen behoben und die Bedingungen für ein einmütiges Zusammenarbeiten in der Zukunft geschaffen. Die Versammlung, der im Auftrage des Kaisers der General-Feldmarschall v. Hahnke beiwohnte, verlief in hochpatriotischer Weise und dürfte die Einleitung zu einer weiteren Erstarkung des Flottenvereins sein.

— Hamburg—Amerika-Linie. Am 27. Mai feierte die Hamburg—Amerika-Linie die 60 jährige Wiederkehr des Tages ihrer mit einem Anfangskapital von 450 000 Mark vorgenommenen Gründung. Am 15. Oktober 1848 fuhr das erste Vollschiff, am 1. Juni 1856 der erste Dampfer der Gesellschaft nach New York. Heute ist die Hamburg—Amerika-Linie mit ihrer Flotte von 158 Ozeandampfern und 205 Fluß- usw. Fahrzeugen von über 925 000 Registertonnen Gesamt-Brutto-Raumgehalt die größte Reederei der Welt. Sie hat ihrer Devise „Die Welt unser Feld!" Ehre gemacht und ist als gewaltiger Faktor nicht nur unserer, sondern auch der internationalen Volkswirtschaft ein Stolz Deutschlands.

England. Im Oberhause gab am 1. Mai der Erste Lord der Admiralität, Lord Tweedmouth, in Beantwortung einer von Earl Cawdor und Lord Brassey eingebrachten Interpellation Auskunft über mehrere Fragen, die zur Zeit allgemeines Interesse beanspruchen. Die Interpellation verlangte unter anderem Auskunft über die Zusammensetzung der Heimatflotte, insbesondere über die Bemannungsverhältnisse und die Kriegsbereitschaft der Nore-Division. Aus der Beantwortung interessieren besonders die folgenden Punkte:

Die sechs Linienschiffe und sechs Panzerkreuzer der Nore-Division haben volle Besatzung. Etwa $^{1}/_{7}$ der Besatzung besteht aus Leichtmatrosen, die an Bord dieser Schiffe ihre erste Ausbildung in der Front erhalten. An Stelle der zur Zeit noch in der Nore-Division befindlichen älteren Schiffe beabsichtigt die Admiralität die neusten, noch im Bau befindlichen Schiffe sofort nach ihrer Fertigstellung einzustellen.

Die Zerstörerflottillen sind, wie bekannt, sämtlich der Heimatflotte unterstellt. Die vier vollbemannten aktiven Flottillen haben ihre Stützpunkte in Portland und Dover. Die Zerstörer der in den drei Heimatshäfen stationierten, nicht vollbemannten Flottillen haben eine Besatzung von $^{4}/_{5}$ des vollen Etats (nicht wie früher gesagt $^{3}/_{5}$).

Der Jahresmunitionsetat der Schiffe der Heimatflotte (wahrscheinlich nur derjenigen der Nore-Division) beträgt $^{13}/_{16}$ des Etats der Schiffe, die zu den übrigen aktiven Verbänden gehören.

Der Chef der Kanalflotte ist, als ältester Flottenchef, im Kriege Oberbefehlshaber der gesamten englischen Flotte in den heimischen Gewässern. Um ihm die Möglichkeit zu geben, im Frieden Übungen mit größeren Kreuzermassen und Torpedobootsstreitkräften abzuhalten, so oft er es für erforderlich hält, ist die Anordnung getroffen, daß ihm auf seinen Antrag von der Admiralität die sonst der Heimatflotte unterstehenden Zerstörerflottillen, ferner das V. Kreuzergeschwader (Nore-Division) und II. Kreuzergeschwader (Atlantische Flotte) zur Verfügung gestellt werden können.

Im übrigen wiederholte Lord Tweedmouth die Erklärung, daß die Organisation der Heimatflotte noch keineswegs abgeschlossen sei und die Admiralität sich vorbehalte, sie nach Bedürfnis zu ändern.

Von Interesse ist ferner die Antwort, die Lord Tweedmouth auf die Frage gab, wie viel Docks für Schiffe der „Dreadnought"- und „Invincible"-Klasse benutzbar seien. Hiernach sind in England für Schiffe der „Dreadnought"-Klasse verfügbar fünf Docks auf Staatswerften (eins in Portsmouth, vier in Devonport) und vier auf Privat-

werften (eins in Liverpool, eins in Birkenhead und zwei in Southampton). Ein fünftes Dock in Hebburn-on-Tyne, das einzige an der Ostküste, würde ein „Dreadnought"-Schiff nur unter günstigen Verhältnissen aufnehmen können. Für Schiffe der „Invincible"-Klasse sind in der Heimat sieben Docks auf Staatswerften benutzbar (Chatham eins, Portsmouth drei, Devonport drei).

Auf die Frage, welche Absichten die Admiralität hinsichtlich der Schaffung eines Stützpunktes an der Ostküste habe, erklärte der Erste Lord der Admiralität, daß er zwar der Ansicht sei, daß Rosyth wahrscheinlich als der geeignetste Platz für einen neuen Stützpunkt befunden werde, daß die Frage aber zur Zeit noch weiterer Prüfung unterliege und er daher eine bindende Antwort noch nicht geben könne. Fiele die Wahl auf Rosyth, so käme dort die Erbauung eines Docks und eines Werftbassins in Betracht. Die Regierung hoffe, vor Einbringung des nächstjährigen Etats zu einer endgültigen Entscheidung zu gelangen.

— Organisation. Die vier aktiven Zerstörerflottillen sind seit dem 1. Mai wie folgt reorganisiert. Die zweite (Nore-) und vierte (Dover-)Flottille (Scouts „Attentive", „Pathfinder", 24 Zerstörer) bilden eine östliche Gruppe unter einem Kommodore auf „Attentive". Die erste (Portsmouth-) und dritte (Devonport-)Flottille (Scouts „Patrol", „Skirmisher", 24 Zerstörer) bilden eine westliche Gruppe und bleiben unter dem unmittelbaren Befehl des Kontreadmirals (D), Flaggschiff kleiner Kreuzer „Sapphire". Der östlichen Gruppe ist „Blenheim" als Depotschiff zugeteilt.

Die Special Service-Schiffe der Portsmouth- und Devonport-Division der Heimatflotte wurden in folgende Sub-Divisionen mit je einem Stammschiff (siehe Maiheft) eingeteilt:

Portsmouth:

1. Sub-Division: Linienschiffe „Barfleur" (Stammschiff), „Centurion", „Renown", „Revenge".
2. Sub-Division: Kreuzer „Royal Arthur" (Stammschiff), „Latona", „Terpsichore", „Pandora".

Devonport:

1. Sub-Division: Linienschiffe „Repulse" (Stammschiff), „Royal Sovereign", „Nile", „Empreß of India".
2. Sub-Division: Linienschiffe „Ramillies" (Stammschiff), „Hood", „Royal Oak", „Resolution".
3. Sub-Division: Kreuzer „St. George" (Stammschiff), „Gibraltar", „Aeolus", „Sirius".

Das Linienschiff „Trafalgar" ist von Devonport nach Sheerneß gebracht und hier der Artillerie- und Torpedoschule für Ausbildungszwecke zur Verfügung gestellt worden.

— Personal. Verabschiedet wurde: Kontreadmiral Chisholm-Batten. Der Kapitän zur See Briggs wurde zum Kontreadmiral befördert. Die Ernennung des Kontreadmirals Sir Percy Scott zum Chef des 1. Kreuzergeschwaders wurde amtlich bekannt gegeben. Kontreadmiral Jellicoe wird zweiter Admiral der Atlantischen Flotte.

Nach einer Mitteilung der „Times" ist ein Mangel an Heizern nicht mehr vorhanden. Der Zudrang genügt, um den im Laufe des Jahres eintretenden Mehrbedarf von 1500 Köpfen sowie alle Abgänge zu decken.

— Geschwadertätigkeit. Die Kanalflotte übte vom 23. bis 25. April bei Torbay, die übrige Zeit lag sie in Portland. Während des Aufenthalts bei Torbay machte eine Division der daselbst zu gemeinsamen Übungen zusammengezogenen Reserve-Zerstörer der Heimatflotte einen Nachtangriff auf die Kanalflotte, der aber durch die Kreuzer abgewiesen wurde. Am 20. Mai beginnt das Geschützführerpreisschießen, das

bis zum 5. Juni dauern wird. Nach dem Programm für die Sommerübungsreise soll die Flotte am 25. Juni von Portland abgehen, die Häfen Yarmouth, Queensferry, Aberdeen, Inverneß, Invergordon, Cromarty, Isle of Man, Aberystwith, Liverpool und Lamlash anlaufen und am 29. August wieder in Portland eintreffen. Die Reparatur von „Commonwealth" ist Ende Mai vollendet, das Schiff tritt wieder zur Kanalflotte, „Mars" zur Devonport-Division der Heimatflotte zurück.

Das I. Kreuzergeschwader verließ die Reede von Hampton Roads am 5. Mai und traf am 8. Mai in Bermuda ein. Von hier soll es am 28. Mai nach Halifax und Quebec abgehen. Nach „Globe" sind während des Aufenthalts in Hampton Roads 300 Mann der Besatzungen desertiert.

Die Atlantische Flotte und das II. Kreuzergeschwader kamen am 30. April und 1. Mai in den Heimatshäfen an. Auf der Fahrt dahin machten die Linienschiffe eine achtstündige Volldampfprobe, bei der „Russell" angeblich eine Geschwindigkeit von 19,8 Seemeilen und zwar bei normalem Kohlenverbrauch erreicht haben soll. Am 25. Mai tritt „Exmouth" nach Beendigung der Reparatur als Flaggschiff zur Flotte und das Ersatzschiff „Caesar" zur Devonport-Division der Heimatflotte. Ende Mai sucht die Atlantische Flotte für längeren Aufenthalt die irischen Gewässer auf, zunächst läuft sie Queenstown an, wo eine Erprobung der Leistungsfähigkeit der Werft Haulbowline im schnellen Ausrüsten einer Flotte beabsichtigt ist, und dann nach der Bantry-Bai, wo Minenübungen stattfinden sollen.

Die Schiffe der Mittelmeerflotte und des III. Kreuzergeschwaders hielten im Mai in der Bucht von Aranci, Sardinien, das Preisschießen ab.

Am 14. Mai füllte in Chatham das Torpedokanonenboot „Hussar" die Besatzung auf, um in den Verband der Mittelmeerflotte zu treten. Es soll als Ersatz für den jetzt der Kanalflotte zugeteilten Aviso „Surprise" hauptsächlich dem Flottenchef zur persönlichen Benutzung zur Verfügung stehen.

Das IV. Kreuzergeschwader ist von Westindien Anfang Mai wieder in den Heimatshäfen eingetroffen.

Aktive Zerstörerflottillen. Die erste und dritte Flottille (westliche Gruppe) nahmen an den Übungen der Heimatflotte an der englischen Südküste teil und trafen am 15. Mai wieder in Portland ein. Für den Scout „Sentinel" ist der Scout „Skirmisher" zur dritten Flottille getreten.

Die zweite und vierte Flottille (östliche Gruppe) übten vom 6. bis 15. Mai in der Nordsee und kehrten dann nach Dover zurück.

Heimatflotte. Die drei Zerstörerflottillen (mit Stammbesatzung) trafen nach Beendigung der gemeinsamen Übungen am 30. April wieder in ihren Häfen ein.

Am 3. Mai wurden die Schiffe der Heimatflotte zu einer Flottenschau vor den Premierministern der Kolonien auf Spithead-Reede zusammengezogen. Die hier versammelte Flottenmacht bestand aus:

elf Linienschiffen, und zwar sechs von der Nore-Division, vier von der Portsmouth-Division und einem von der Devonport-Division,

zehn Panzerkreuzern, und zwar vier von der Nore-Division (V. Kreuzergeschwader), drei von der Portsmouth-Division und drei von der Devonport-Division,

acht großen und kleinen geschützten Kreuzern,

der ersten und dritten aktiven Zerstörerflottille (ein kleiner Kreuzer, ein Scout und vierundzwanzig Zerstörer) und etwa

zwanzig Zerstörern der Portsmouth-Division der Heimatflotte.

Die vorgesehenen Torpedobootsangriffe auf den Hafen von Portsmouth, Landungsmanöver auf Whale Island und Unterseebootsmanöver spielten sich programmmäßig ab; die Kolonialminister wohnten ihnen an Bord der „Dreadnought" bei.

Am 7. Mai verließ die gesamte Flotte, mit Ausnahme der Reserve-Zerstörer, die Reede zur ersten gemeinsamen Übungsfahrt, die sich bis Falmouth erstreckte. Einige Tage wurde bei Bournemouth und Torbay geankert. Die Devonport-Division kehrte am 14. Mai nach Devonport, die Portsmouth-Division am 16. Mai nach Portsmouth zurück. Ein Teil der Nore-Division und des V. Kreuzergeschwaders ging von Falmouth nach der Bantry-Bai, der Rest traf am 17. Mai in Sheerneß ein. „Dreadnought" kam am 16. Mai in Portsmouth an, wo sie docken soll, um neue, größere Schraubenflügel zu erhalten, von denen man eine Steigerung der Fahrgeschwindigkeit erwartet.

Auslandsgeschwader. Das China-Geschwader ist am 13. Mai in Kobe eingetroffen. Am 30. Mai soll in Wei-Hai-Wei mit dem Preisschießen begonnen werden.

Die auf der Kapstation abgelösten Kreuzer „Crescent" (mit dem bisherigen Chef der Station, Vizeadmiral Durnford) und „Forte" haben am 20. Mai von Simonstown die Heimreise angetreten.

Der kleine Kreuzer „Scylla" hat am 14. Mai in Chatham die Besatzung aufgefüllt, um aus Anlaß der auf St. Lucia ausgebrochenen Arbeiterunruhen zeitweise als zweites Stationsschiff nach Westindien zu gehen.

Der große Kreuzer „Spartiate", der im Januar mit einem Ablösungstransport nach China abging, ist am 14. Mai wieder in Portsmouth eingetroffen; er tritt wieder zur Heimatflotte.

— Flottenmanöver. Größere Flottenmanöver finden in diesem Sommer nicht statt. Wie der Parlamentssekretär Robertson im Unterhause bekannt gab, werden jedoch die heimischen Flottenteile zu einem späteren, noch nicht bestimmten Termin zu gemeinsamen taktischen Übungen unter Admiral Beresford zusammengezogen werden.

— Artillerie. Nach dem jetzt vorliegenden Gesamtergebnis des diesjährigen Preisschießens der Atlantischen Flotte, dessen beste Resultate im Maiheft mitgeteilt wurden, läßt sich ein Vergleich mit den Ergebnissen von 1906 anstellen. Während 1906 mit den 30,5 cm-Geschützen in der vorgeschriebenen Zeit von 30 Minuten insgesamt 60 Schuß abgegeben und 33 Treffer erzielt wurden, sind 1907 70 Schuß abgegeben mit der gleichen Trefferzahl (22 Pfortentreffer), also auf größere Entfernung eine Erhöhung der Schußzahl um etwa 20 Prozent ohne Verminderung der Treffer. Mit den 15 cm-Geschützen wurden 1906 437 Schuß gefeuert mit 327 Treffern, 1907 477 Schuß mit 412 Treffern (243 Pforten), ebenfalls ein wesentlich günstigeres Ergebnis.

Wie „Globe" meldet, hat der Inspector of Target Practice die Einführung eines Nachtpreisschießens angeordnet.

— Torpedowesen. Die Torpedowerkstatt in Weymouth, die bisher der Whitehead Company in Fiume gehörte, ist in den Besitz einer englischen Gesellschaft übergegangen. Nach einer Mitteilung des Parlamentssekretärs Robertson liefert diese Werkstatt etwa ein Drittel des Bedarfs der englischen Marine, während zwei Drittel von der staatlichen Fabrik in Woolwich bezogen werden.

— Unterseeboote. Die zur Devonport-Flottille gehörenden Unterseeboote Nr. 3, 5, 7, 9 der B-Klasse und Nr. 5 und 6 der C-Klasse hielten vom 16. bis 30. April bei Falmouth Tauch- und Torpedoschießübungen ab.

Die Neubildung der Unterseeboots-Flottillen in homogene Verbände (siehe Maiheft) hat bereits begonnen. Die bisher in Portsmouth befindlichen Boote B 6, B 10 und B 11 sind in Devonport, wo alle B-Boote stationiert werden sollen, eingetroffen, dagegen C 5 und C 6 von Devonport nach Portsmouth übergeführt. Die in Chatham aus den älteren Booten der „Holland"- und der A-Klasse zu bildende Flottille wird diesen Hafen voraussichtlich nur für Reparaturzwecke benutzen, während Dover als Übungshafen dienen wird. Als seegehende Depotschiffe sind den Flottillen zugeteilt in

Chatham „Thames“, in Portsmouth „Bonaventure“ und in Devonport „Forth“. In Dover wird die alte „Mercury“ als Depotschiff stationiert.

Der ausrangierte Kreuzer „Spartan“, der zur Zeit in Devonport in ein Werkstattschiff für die Torpedoschule des Hafens umgebaut wird, erhält auf Deck Gasolin-Behälter, aus denen die Unterseeboote ihren Bedarf entnehmen können.

— Spezialschiffe. Das Werkstattschiff „Assistance“ ist der Kanalflotte zugeteilt worden. Das neue Werkstattschiff „Cyclops“ tritt zur Nore-Division der Heimatflotte.

Der Umbau des früheren Destillierschiffs „Aquarius“ in ein Werkstattschiff ist auf der Werft Pembroke beendet. Das Schiff hat jedoch die Destillier-Apparate an Bord behalten. Es erhält Marinebesatzung und wird ebenfalls der Heimatflotte zugeteilt.

— Neubauten. Es liefen vom Stapel:

Am 27. April in Pembroke der Panzerkreuzer „Defence“, der letzte der „Minotaur“-Klasse, am 29. April in Hebburn-on-Tyne auf der Werft von Hawthorn, Leslie & Co. der Hochseezerstörer „Ghurka“ und am 8. Mai in Newcastle auf der Werft von Armstrong, Whitworth & Co. der Hochseezerstörer „Afridi“.

Die neuen Hochseetorpedoboote Nr. 4, 5, 10 und 11 sind von den Bauwerften abgeliefert und mit Stammbesatzung für die Heimatflotte in Dienst gestellt worden.

Die Lieferung der Turbinenmaschinen für den in Pembroke zu bauenden Scout „Boadicea“ ist der Firma John Brown & Co., Clydebank, übertragen. Das Schiff erhält besondere Marsch- und Rückwärtsturbinen, 12 engrohrige Yarrow-Kessel, vier Wellen mit je einer Schraube. Mit 18 000 Pferdestärken soll eine Geschwindigkeit von 25 Seemeilen erreicht werden.

Die Aufstellung der 30,5 cm-Geschütztürme auf den Linienschiffen der Temeraire-Klasse wird nach Pressenachrichten eine wesentlich andere sein als auf der „Dreadnought“ und etwa der für die neuesten amerikanischen Projekte gewählten Anordnung aller Türme in der Mittschiffslinie entsprechen. Als Antitorpedobootsartillerie erhalten die Schiffe 10 cm-Geschütze, die auf den Decken der schweren Geschütztürme stehen.

— Reparaturen. Das Torpedodepotschiff „Vulcan“, bisher im Mittelmeer, ist zu einer Grundreparatur in Chatham eingetroffen. Es erhält andere Kessel, und zwar die Dürr-Kessel des ausrangierten kleinen Kreuzers „Medusa“, die dieser erst 1902 empfangen hatte.

Der kleine Kreuzer „Fox“, zur Zeit in der Portsmouth-Division der Heimatflotte, soll auf der Werft Haulbowline einer umfangreichen Reparatur unterzogen werden, um dann im Auslande Dienst zu tun.

— Neue Kollisionsmatte. Die Einführung einer neuen Kollisionsmatte, Erfindung eines Mr. Speeding, Sunderland, ist beabsichtigt. Die Matte besteht aus mehreren Lagen Segeltuch, die durch Stahlbügel gespannt werden, und ist erheblich leichter und bequemer zu handhaben als die bisher gebräuchliche Matte.

— Unterhaltung der Maschinen an Bord. Über die Instandhaltung von Maschinen an Bord hat die Admiralität neue Bestimmungen erlassen, die seit 1903 auf der Kanal- und der atlantischen Flotte erprobt sind und denen nachstehende Leitsätze zugrunde liegen: 1. Für die Instandhaltung von Maschinen, elektrischen und mechanischen Einrichtungen an Bord ist verantwortlich, wer sie benutzt. 2. Das Maschinenpersonal hat größere Reparaturen auch für die übrigen Ressorts auszuführen. 3. Für Elektrizität ist der Torpedooffizier die zuständige Stelle, und sein Personal führt alle einschlägigen Reparaturen aus. 4. Der Artillerieoffizier ist verantwortlich für die Geschütze, Lafettierungen und alle hiermit in Verbindung stehenden Einrichtungen.

— Kohlen. Der Panzerkreuzer „Bacchante“ nahm am 30. April in Malta 160 Tonnen Kohlen mit einem stündlichen Durchschnitt von 296,2 Tonnen.

— Unfälle. Am 3. Mai kollidierte bei den Angriffsmanövern der Torpedofahrzeuge auf den Hafen von Portsmouth gelegentlich der Flottenschau der Zerstörer „Coquette“ mit einer Kohlenhulk und wurde erheblich am Bug beschädigt.

Ebenfalls eine Bugbeschädigung erlitt der Zerstörer „Violet“ am 9. Mai in Sheerneß bei einer Kollision mit dem Torpedodepotschiff „Vulcan“.

Die Wrackteile des am 19. April bei Malta gesunkenen und in zwei Teile gebrochenen Zerstörers „Ariel“ sind gehoben.

— Ausrangierte Schiffe. In Sheerneß ist mit dem Umbau der ausrangierten Sloops „Vestal“ und „Rinaldo“ in Artillerieschulschiffe begonnen.

Am 14. Mai wurden in Sheerneß das Vermessungsschiff „Goldfinch“ und die fünf alten Kanonenboote „Banterer“, „Firm“, „Grappler“, „Mistletoe“ und „Watchful“, die in den letzten Jahren bei der schwimmenden Hafensperre im Medway Verwendung gefunden, öffentlich meistbietend verkauft.

— Häfen, Werften. Baggerversuche auf der Sheerneß-Barre haben ergeben, daß es durch Wegbaggern eines kleinen Teiles dieser Barre möglich ist, einen Kanal von 7,6 m Tiefe bei Niedrigwasser, statt wie bisher 5,8 m, von der Nore nach Sheerneß herzustellen.

Nach einer Auskunft des Parlamentssekretärs Robertson im Unterhause ist das Arbeiterpersonal der Staatswerften seit 1905 von insgesamt 30 621 auf 24 598, also um rund 6000 Köpfe verringert worden.

— Jahresversammlung der Navy League. Die am 15. Mai in London eröffnete zwölfte Jahresversammlung des englischen Flottenvereins nahm einen erregten Verlauf. Eine von mehreren Seiten eingebrachte Resolution, die die Maßnahmen der Admiralität

> „Verringerung des Marinebudgets seit 1904 um rund 112 Millionen Mark, Aufgabe bewilligter Neubauten, Verminderung der Zahl der Auslandsschiffe, Reduzierung des Marine- und Werftarbeiterpersonals, Verzögerung der Hafenbauten in Rosyth“

scharf kritisierte und ein umfangreicheres Bauprogramm, insbesondere Vermehrung der Torpedoboote forderte, wurde nach längerer erregter Debatte von der Mehrheit der Anwesenden abgelehnt.

— Ausbildung von Kolonial-Reservisten in England. 40 Mann Marine-Reservisten aus Australien trafen am 17. Mai in England ein, um hier bei den Artillerie- und Torpedoschulen und später an Bord von Schiffen der Kanal- oder Atlantischen Flotte ausgebildet zu werden.

Frankreich. Von den Bewilligungen für das Jahr 1906 haben 8 Millionen Mark für Neubauten keine Verwendung gefunden und sind verfallen; um diesen Betrag müssen sich naturgemäß die diesjährigen Ausgaben erhöhen.

Der vom Minister für das Jahr 1908 aufgestellte Haushaltvoranschlag für die Marine schließt mit 257 538 228 Mark ab, 7 802 372,80 Mark mehr, als für das laufende Jahr bewilligt sind. An den Erhöhungen sind am meisten beteiligt die Ausgaben für Personal, wobei allein $1^1/_2$ Millionen Mark mehr für Besoldungsverbesserung gefordert werden, für die schon bewilligte Erhöhung von Pensionen 400 000 Mark. Die Indiensthaltung der Flotte erfordert mehr rund 330 000 Mark, die Neubauten 2 668 800 Mark, außerordentliche Arbeiten in den Kriegshäfen und Stützpunkten rund 1 Million Mark, der Neubau eines Lazaretts in Toulon 720 000 Mark, die Invalidenkasse der Marine 357 600 Mark; für Neubauten sind 74 184 000 Mark vorgesehen.

Es ist nunmehr festgestellt, daß bei der „Jéna"-Katastrophe 39 Granaten zur Explosion gebracht wurden, und zwar in der Backbordkammer 3 gußeiserne Melinitgranaten, 11 mit Pulver gefüllte, in der Steuerbordkammer 10 gußeiserne Melinitgranaten, 7 mit Pulver-Sprengladung, außerdem 8 mit Pulver gefüllte Stahlgeschosse.

Infolge der Katastrophe hat der Minister bestimmt, daß Manöverkartuschen in Zukunft nur zu bestimmten Übungen, und zwar nicht mehr als 100 Stück insgesamt oder 20 Stück für jedes Geschütz, an Bord gegeben werden dürfen und daß die nicht verbrauchten zurückzugeben sind. Bis auf weiteres dürfen Schießübungen mit 3,7 cm-Einsatzrohren und Torpedos, die mit Schwarzpulver verfeuert werden, nicht stattfinden. Die Ausrüstung mit Schwarzpulver ist auf das äußerste zu beschränken und ein passender Ersatz zu suchen. Die Schwarzpulverkartuschen der 6,5 cm-Landungsgeschütze sind durch Gefechtskartuschen von B-Pulver zu ersetzen, desgleichen die Platzpatronen für Gewehre zur Ehrenbezeugung bei der Flaggenparade. Über die Art der Unterbringung des Schwarzpulvers an Bord soll berichtet, die Unterbringungsräume sollen so gewählt werden, daß sie so weit wie möglich von denen des B-Pulvers entfernt liegen; läßt sich das nicht erreichen, so sind sie unter das Panzerdeck zu legen; Schwarz- und B-Pulver dürfen nicht in demselben Raum lagern. Rohrleitungen in den Lagerräumen, die eine Erhitzung herbeiführen können, sind zu verlegen.

— Parlamentarisches. Die Regierung hat der Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, wonach die Kolonien die Kosten der Seeeinschreibung in ihrem Gebiete zu tragen haben.

— Organisation. In Abänderung der bisherigen Bestimmungen hat der Marineminister am 23. April verfügt, daß in Zukunft auf den Neubauten schon während der Fertigstellung und nicht erst bei den Vorbereitungen zur Erprobung eingeschifft werden sollen außer dem Kommandanten, leitenden Ingenieur und Maschinenpersonal wie bisher: für die Artillerie: ein Offizier mit Batterieoffizierzeugnis, ein Feuerwerker;
für Torpedowesen und elektrische Anlagen: ein Offizier mit Torpedooffizierzeugnis, ein Torpeder;
für Manöver- und Signaldienst: je ein Deckoffizier des Bootsmanns- und Steuermannspersonals;
für den Verwaltungsdienst: ein Schreiber;
für den Gesundheitsdienst kann zeitweilig ein Arzt herangezogen werden bei Einrichtungen hygienischer Natur oder für den Verwundetentransport.

Die Neubauten sollen 30 bis 40 Tage vor ihrem voraussichtlichen ersten Auslaufen auf Reede in den Vorbereitungszustand für Probefahrten gesetzt werden.

Über die Disziplinarbestrafung ist eine neue Verfügung erlassen; für jedes kleine Vergehen ist der Strafaufschub vorgeschrieben, erst nach Rückfall wird die Strafvollstreckung verwirkt; als Rückfall gilt eine bei schweren Straftaten weniger als 6 Monate, bei leichten weniger als 3 Monate nach der ersten begangene Straftat. Das Höchstmaß der Strafe kann bei Rückfall verhängt werden und wird bei jedem Rückfall mit der Zahl der Rückfälle multipliziert, darf jedoch 60 Tage Gefängnis nicht übersteigen. Bei Strafen fällt die Weinration zum Abendessen fort, Beschwerden und Berufung gegen Disziplinarstrafen sind angängig, der Höchstkommandierende ist die Berufungsinstanz.

— Personal. In die zweite Sektion (Reserve) der Flaggoffiziere trat infolge Erreichens der Altersgrenze über: Vizeadmiral Bayle, zuletzt Chef des Geschwaders des äußersten Ostens; ferner Vizeadmiral Fournier, zuletzt Inspekteur der unterseeischen Verteidigung.

Um dem Mangel an Vorstehern der Funkspruchstellen an Bord abzuhelfen, dürfen sich bis auf weiteres Hilfsfunkensignalgasten schon nach halbjähriger Verwendung zu der Eintrittsprüfung für den Lehrgang melden.

— Die fertige Flotte. Der Minister gibt, vermutlich infolge des mehrfach in der Kammer geäußerten Wunsches, die Ergebnisse des Preisschießens (tirs d'honneur) mit Schiffsgeschützen im letzten Schießjahre bekannt. Danach haben die besten Ergebnisse mit schwerer und mittlerer Artillerie gehabt: Linienschiff „Jauréguiberry", dann „Carnot", „Iéna", „Charlemagne"; Panzerkreuzer „Amiral Aube", „Desaix"; mit Kleinartillerie: Küstenpanzer „Amiral Tréhouart", „Henri IV.", dann Linienschiff „Suffren", „Masséna", Panzerkreuzer „Gloire", Torpedobootsjäger „Bélier", „Arc", Hochseetorpedoboot „Dragon", Torpedoboot „303"; das beste Gesamtergebnis hatte die 2. Flottille des Ärmelkanals.

Der Minister spricht den beteiligten Kommandanten, Batterieoffizieren, Geschützführern seine Anerkennung aus. Von den Batterieoffizieren hat einer das Kreuz der Ehrenlegion erhalten, zwei sind auf die Liste der Anwärter gesetzt, zwei sind für ein besonderes Kommando vorgeschlagen, einer ist auf die Beförderungsliste zum Kapitänleutnant gesetzt.

An Schießpreisen sind für „Jauréguiberry" 480 Francs, „Amiral Aube" 540, „Desaix" 240, „Amiral Tréhouart" 72, „Henri IV." 126, „Bélier" 63, „Harpon" 63, „Dragon" 18, Torpedoboot „303" 18 Francs zur Verteilung überwiesen. Im nächsten Jahre werden noch besondere, dauernde Preise den besten Schiffen überwiesen werden, die vom Marineministerium, Vereinen oder Privatpersonen gestiftet werden.

Die Torpedomatrosenschule wird am 1. Juli von Linienschiff „Magenta" auf „Marceau" verlegt werden, von dem mit Ausnahme von vier 4,7 cm-SK. die mittlere und kleine Artillerie entfernt wird, während die schweren Geschütze nur instand gehalten werden sollen. „Marceau" hört damit auf, unmittelbar bei der Mobilmachung verwendungsbereit zu sein, sein Inventar usw. soll aber kriegsbrauchbar gelagert werden.

Das Nordgeschwader hielt vom 18. April ab Schießübungen bei 14 bis 16 Seemeilen Fahrt mit gegenseitiger Beobachtung ab und kehrte am 3. Mai nach Brest zurück. Panzerkreuzer „Gloire" und geschützter Kreuzer „Forbin" sind von der Strandungsstelle des „Jean Bart" nach Brest zurückgekehrt. Bei „Gloire" haben sich während dieser Entsendung die gleichen Schwächen des Schiffskörpers gezeigt wie bei den Schwesterschiffen. Am 14. Mai ging das Geschwader wiederum zu Schießübungen in die Bucht von Douarnenez, von wo es am 18. nach Brest zurückkehrte, um am 21. nach Cherbourg und Dünkirchen zu gehen.

Panzerkreuzer „Victor Hugo" ist am 25. April, Kreuzer „Chasseloup-Laubat" am 10. in Lorient zur Teilnahme an der Flottenschau in Jamestown in Dienst gestellt worden. „Victor Hugo" ist am 7. Mai in See gegangen, „Chasseloup-Laubat" etwas früher. Auf „Victor Hugo" fehlten 50 Mann der Besatzung, die ohne Urlaub an Land geblieben waren und erst durch die Gendarmerie an Bord geschafft werden mußten.

Die noch unter den Schiffstrümmern der „Iéna" im Dock liegenden Geschosse sind glücklich entfernt worden, das Schiff wird soweit gedichtet, daß es aus dem Dock geholt werden kann, das selbst ausgebessert werden muß. Über das weitere Schicksal der „Iéna" ist Entscheidung noch nicht getroffen.

Panzerkreuzer „Jules Ferry" machte am 13. Mai nach Ausbesserung der Maschinenhavarie eine Probefahrt, die mit 17 000 indizierten Pferdestärken begann und bis 25 000 gesteigert wurde.

Die diesjährigen Flottenmanöver unter Leitung des Vizeadmirals Touchard werden im Juli im Atlantischen Ozean und dem Kanal stattfinden, und beide Geschwader werden daran teilnehmen.

— Torpedobootsflottillen. Die Bunkertüren in den Heizräumen sollen mit Bordmitteln so eingerichtet werden, daß sie auch vom Bunker aus bedient werden können für den Fall, daß bei Eindringen von Dampf in den Heizraum sich die Kesselbedienungsmannschaften in die Bunker retten.

Vizeadmiral Fournier besichtigte die bewegliche Verteidigung in Toulon; er ließ in der Nacht des 22. April die 1. Flottille des Mittelmeeres mobilisieren mit dem Befehl, sich zu einer bestimmten Stunde in See an gegebenem Punkte zu sammeln, von wo aus Nachtsignalübungen mit den Küstensignalstellen vorgenommen wurden. Die Boote wurden dann nach den Wachtposten zwischen Ciotat und St. Tropez, auf eine Strecke von 90 km verteilt, entlassen und unternahmen in der Nacht des 24. Übungen, zu denen der Generalinspekteur sich auf Linienschiff „Charles Martel" eingeschifft hatte, gegen den mit Manövertorpedos gefeuert wurde.

Vom 6. bis 11. Mai besichtigte der Admiral in Cherbourg, wohin sich auch die Dünkirchener Boote begeben hatten; hierbei wurde auch gegen geschleppte Ziele in Fahrt geschossen. Am 13. Mai begann die Besichtigung in Brest.

— Unterseebootsflottillen. Am 23. April besichtigte der Admiral Fournier die Toulon-Unterseeboote, er nahm selbst an acht Tauchübungen teil und besuchte auch die Neubauten. Am 24. wehrten die Boote erfolgreich den Angriff der Linienschiffe „Hoche" und „Charles Martel" auf den Hafen ab. Am 10. Mai besichtigte der Admiral die sieben Cherbourg-Boote, wobei er mit jedem tauchte. Am 11. versuchte er mit einem Divisions- und vier Torpedobooten den Angriff auf das durch die Unterseeboots- und Torpedobootsflottille verteidigte Cherbourg und erklärte sich für geschlagen, nachdem trotz des für die Entdeckung der Periskope günstigen Wetters die Angriffe der Unterseeboote geglückt waren.

Der bekannte Erbauer einer Anzahl französischer Unterseeboote Laubeuf unterzieht die vorhandenen Unterseeboote der französischen Flotte einer scharfen Kritik. Danach ist „Gymnote" ohne militärischen Wert, „Farfadet", „Lutin", „Gnome", „Corrigan" sind zu schwach, die 20 Boote des „Naïade"-Typs sind zu klein, um außerhalb der engsten Küstenverteidigung verwandt zu werden. Der Motor des Versuchsbootes „Y" ist havariert, „Z" gänzlich verfehlt. An leistungsfähigen Unterwasserbooten bleiben nur „Morse", „Français", „Gustave Zédé", „X", „Émeraude", „Opale" übrig.

Von den Tauchbooten ist „Narval", der trotz seines zu schwachen Baues als Übungsboot stark angestrengt wurde, an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt, „Omega" hat noch keinen Motor, die von „Aigrette" und „Cigogne" sind beschädigt, nur vier Tauchboote sind kriegsfertig.

Die im Bau befindlichen oder genehmigten werden nicht vor 1910 fertig sein.

— Die Flotte im Bau. Die Brester Werft hat ein Modell des Linienschiffes „Danton" im Maßstabe 1 : 100 für die Internationale Marineausstellung in Bordeaux gebaut.

Linienschiff „Liberté" begann am 15. Mai mit den Vorbereitungen zur Erprobung.

— Schiffbau. Die Werft Toulon ist infolge der üblen Erfahrungen, die man mit der Feuergefährlichkeit der Anstrichfarbe und des Linoleums auf „Iéna" gemacht hat, beauftragt, Untersuchungen über den Ersatz des Deckbelags und des Anstrichs durch feuerbeständige Stoffe und Farben anzustellen.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Victor Hugo" hat als Abschluß seiner Erprobung eine viertägige Fahrt vom 16. bis 20. April gemacht. Während dreier Tage wurden 19,5 Seemeilen Geschwindigkeit durchgehalten.

Die Torpedobootsjäger „Stylet" und „Tromblon" sind nach Beendigung ihrer Erprobung anstatt in Dienst in Reserve gestellt worden, da sich bei beiden Sprünge im Hochdruckzylinder gezeigt haben.

— Streichungen aus der Schiffsliste: Panzerkanonenboot „Tempête", das als Scheibe dienen soll.

— Häfen, Flottenstützpunkte. In der Nacht vom 23./24. April ist die Kriegswerft Toulon von einer schweren Feuersbrunst heimgesucht worden, die in der

Flottenwerkstatt ausbrach, diese und die umliegenden Magazine, im ganzen sechs, in kurzer Zeit vernichtete und einen Schaden von mehreren Millionen anrichtete. Bei den Löscharbeiten kamen 31 Mann, 12 davon schwer, zu Schaden. Die Untersuchung ergab keinen Anhaltspunkt für böswillige Brandstiftung, als Ursache wurde Unvorsichtigkeit beim Rauchen festgestellt.

Der Marinepräfekt von Toulon hat verfügt, daß alle Schiffe im Werftgebiet unter keinen Umständen Feuerwerkskörper, Schießwolle und Schwarzpulver an Bord haben dürfen; die Schiffe in Dienst und normaler Reserve dürfen in Munitionsräumen, die unter Wasser gesetzt werden können, B-Pulver und Geschosse an Bord behalten, die in Spezialreserve dagegen müssen die gesamte Munition ausschiffen.

— Verschiedenes. Die Internationale Marineausstellung in Bordeaux ist am 27. April eröffnet und am 3. Mai durch den Kolonialminister amtlich besichtigt worden.

Die Ligue maritime française ist nach dem in der Hauptversammlung am 10. April erstatteten Berichte im letzten Jahre von 6000 auf 8000 Mitglieder gewachsen. Das Institut maritime, das der Verein im Herbst 1906 in Paris eröffnete, erfreut sich regen Zuspruchs. Die Preise für die ausgeschriebenen Preisarbeiten — 1. Kritische Prüfung der Flottenbaupläne in Frankreich und dem Auslande; 2. Untersuchung des Zusammenwirkens von Eisenbahnen und Wasserstraßen in den verschiedenen Ländern, besonders im Hinblick auf den Seehandel, sowie der Mittel zur Verhinderung gegenseitiger Beeinträchtigung — konnten zur Verteilung kommen.

Auf künstlerischem Gebiete wurde ein engerer Wettbewerb um einen Denkmalsentwurf für die Einführung des Dampfes in die Schiffahrt ausgeschrieben, aus dem P. Landowski als Sieger hervorging.

Für dieses Jahr ist eine Preisarbeit über die Bergung von Unterseebooten und ein Preisbewerb für maritime Gegenstände behandelnde Vignetten ausgeschrieben.

Vereinigte Staaten von Amerika. Während äußerlich die Flottenversammlung und die Feste von Jamestown im Vordergrunde des öffentlichen Interesses stehen und daneben das kubanische Problem lebhaft erörtert wird, geht aus den Auslassungen der Presse, der Tageszeitungen sowohl wie der Fachorgane, deutlich hervor, daß man in der Union immer mehr die zwingende Notwendigkeit erkennt, sich auf die kommende Lösung der ostasiatischen Frage vorzubereiten. Im vorigen Hefte wurde bereits eine Äußerung des Kongreßmitgliedes Foß erwähnt, welche auf die Notwendigkeit der Schaffung einer starken pazifischen Flotte hinwies, und ferner auf die Bemerkungen des früheren Schatzsekretärs Shaw hinsichtlich der Vermehrung der Geleise der Überlandbahnen Bezug genommen. Neuerdings wird nunmehr die Notwendigkeit der Reorganisation und Verstärkung des stehenden Heeres betont. Allerdings wird als Begründung für diese Forderung zunächst geltend gemacht, daß die jetzige Heeresstärke nicht genüge, um eine geregelte Besetzung der auswärtigen Stationen und eine den gesundheitlichen Anforderungen entsprechende regelmäßige Ablösung der Besatzungstruppen sicherzustellen. Es wird aber doch auch hervorgehoben, daß ein stärkeres stehendes Heer notwendig sei, um eine Invasion zu verhindern und gleichzeitig eine Invasionsarmee für den Kriegsfall zur Hand zu haben. Zu diesen Zwecken wird eine Feldarmee (ausschließlich Küstenartillerie) von 100 000 Mann gefordert, welche ohne Vermehrung des Offizierkorps durch Einziehung von Reserven schnellstens auf 150 000—200 000 Mann gebracht werden kann. Diese erste Kampflinie soll im Falle einer Invasion die ungestörte Mobilisierung der Miliz gewährleisten. Die Armee soll in zwei Armeekorps zu drei Divisionen, ein Armeekorps zu zwei Divisionen und zwei selbständige Kavalleriedivisionen gegliedert werden. Die so geschaffenen acht Infanteriedivisionen sollen je neun

Infanterieregimenter, neun fahrende Batterien und ein Kavallerieregiment sowie eine Abteilung Ingenieur- und Signaltruppen enthalten, während jede Kavalleriedivision neun Reiterregimenter, sechs reitende Batterien und gleichfalls ein Ingenieur- und Signalkommando erhält. Die Armee würde sich danach zusammensetzen aus 72 Infanterie-, 26 Kavallerieregimentern, 72 fahrenden und 12 reitenden Batterien sowie entsprechenden Ingenieur- und Signalformationen. Um bei der vorhandenen verhältnismäßig beträchtlichen Stärke der Kavallerie den Offizieren dieser Waffe bei den geforderten Etatsvermehrungen ein entsprechendes Avancement zu sichern, wird der Vorschlag gemacht, für die ersten neu zu schaffenden Infanterieformationen eine entsprechende Anzahl von Kavallerieoffizieren zur Infanterie zu versetzen. Es sind nämlich bereits fünfzehn Reiterregimenter vorhanden, während bisher nur dreißig Infanterieregimenter und dreißig Feldbatterien aufgestellt sind.

Zur Unterstützung dieser Forderungen hinsichtlich neuer Verstärkung der militärischen Rüstung wird geltend gemacht, daß ein Erfolg der Abrüstungsbestrebungen auf dem Haager Kongresse schwerlich zu erwarten steht, und es wird dabei auch auf die viel besprochenen Linienschiffsbauten in England für Rechnung südamerikanischer Republiken hingewiesen.

— Flottentätigkeit. 1. Die Atlantische Flotte ist durch den Hinzutritt des Linienschiffes „Minnesota" zur 4. Division nunmehr auf sechzehn Linienschiffe gebracht worden und setzt sich, wie folgt, zusammen:

I. Geschwader. (Der Flottenchef, Kontreadmiral Evans.)

1. Division.

Linienschiff „Connecticut",
" „Maine",
" „Missouri",
" „Louisiana",
Tender „Yankton".

2. Division. (Kontreadmiral Thomas.)

Linienschiff „Virginia",
" „Georgia",
" „New Jersey",
" „Rhode Island".

II. Geschwader. (Kontreadmiral Davis.)

3. Division.

Linienschiff „Alabama",
" „Illinois",
" „Kentucky",
" „Kearsarge".

4. Division. (Kontreadmiral Emory.)

Linienschiff „Ohio",
" „Indiana",
" „Iowa",
" „Minnesota".

III. Geschwader.

5. Division.

Panzerkreuzer „Tennessee",
" „Washington",
" „St. Louis".

6. Division.

Kreuzer „Denver",
" „Des Moines",
" „Cleveland",
" „Tacoma".

IV. Geschwader.

7. Division.

Kanonenboot „Dixie",
" „Dubuque",
" „Marietta",
" „Paducah".

8. Division.

Kanonenboot „Prairie",
" „Scorpion".

Dazu die 2. und 3. Torpedoflottille, wie bisher.

Geschwader- und Divisionschefs für das III. und IV. Geschwader sind nicht ernannt, und es wird auch nicht erwähnt, daß die ältesten Kommandanten eine Befehlsbefugnis über diese Formationen ausüben oder entsprechende Kommandozeichen führen. Dahingegen wird gemeldet, daß die Kreuzer „Denver" und „Cleveland" Befehl erhalten

haben, zur 2. Division der Pazifischen Flotte abzugehen, ohne bei der Atlantischen Flotte zunächst ersetzt zu werden.

2. Die Tätigkeit der Atlantischen Flotte ist durch die Jamestown=Ausstellung erheblich beeinträchtigt worden und wird dadurch auch bis Mitte Juni noch weiter beschränkt werden. Später werden die Schiffe divisionsweise zu Überholungsarbeiten auf die Werften gehen. Es wird dabei zum ersten Male die neue feste Verteilung auf bestimmte Werften in Kraft treten. Danach sollen die großen Schiffe zweimal jährlich die Werften aufsuchen, einmal bis zu 30 Arbeitstagen zu Dockungs= und Überholungsarbeiten, einmal bis zu einer Dauer von 10 Arbeitstagen zum Docken und zur Untersuchung für diejenigen Arbeiten, welche 6 Monate später ausgeführt werden sollen, und zwar in der Weise, daß ein Linienschiffsgeschwader die Hauptreparaturperiode im Frühjahre — unmittelbar nach den Schießübungen, etwa vom 1. April ab —, das andere Geschwader aber im Herbst, etwa vom 1. September ab, haben wird. Die kleineren Schiffe und Torpedoboote werden in den Zwischenzeiten je nach ihrer Abkömmlichkeit auf die Werften gehen. Die großen Schiffe sind auf die Werften Boston, New York, League Island und Norfolk verteilt, während für die kleineren Schiffe usw. außer diesen hauptsächlich die Werft von Portsmouth in Betracht kommt. Die Verteilung auf die Werften ist jedoch nicht auf Grund der Gliederung der Flotte erfolgt, so daß während der Werftliegezeiten eine völlige Zerreißung der Verbände stattfindet.

3. Kontreadmiral Evans hat sich einem Befrager gegenüber sehr befriedigt über den Verlauf der Winterübungen und die Fortschritte in der Ausbildung ausgesprochen. Er kam bei dieser Gelegenheit auf seinen Vorschlag betreffs Verwendung von Anthrazit zurück und begründete diesen damit, daß sich bei der starken Rauchentwicklung jetzt immer größere Schwierigkeiten in der Signalverständigung geltend gemacht haben. Man habe sich zu allerlei Versuchen mit Semaphorsignalen auf den Brücken und Aufbauten unter dem Rauche entschließen müssen, da Flaggen= und Mastsemaphorsignale durch den Rauch unwirksam würden. Das sei im Kriege um so bedenklicher, als man dann auf eine Verständigung durch Funkspruch nicht rechnen dürfe, weil die Funkspruchеinrichtungen schon im Beginne eines Gefechts zerstört werden würden.

4. Die Gliederung der Pazifischen Flotte ist jetzt folgende:

I. Geschwader. (Der Flottenchef, Kontreadmiral Dayton.)

1. Division.

Panzerkreuzer „West Virginia“,
= „Colorado“,
= „Maryland“,
= „Pennsylvania“.

2. Division.

Kreuzer „Chattanooga“,
= „Cincinnati“,
= „Galveston“,
= „Raleigh“.

II. Geschwader. (Kontreadmiral Swinburne.)

3. Division.

Panzerkreuzer „Charleston“,
= „Milwaukee“,
Kreuzer „Chicago“,
Kanonenboot „Yorktown“.

4. Division.

Kreuzer „Boston“
(soll durch „Albany“ ersetzt werden),
Kanonenboot „Princeton“.

III. Geschwader. (Kontreadmiral Hemphill.)

5. Division.

Vorratsschiff „Rainbow“,
Kanonenboot „Concord“,
= „Helena“,
= „Wilmington“.

6. Division.

Kanonenboot „Arayat“,
= „Panay“,
= „Paragua“,
= „Callao“,
= „Elcano“,
= „Quiros“,
= „Villalobos“.

Küstenverteidigung.

Monitor „Monadnock“ in 1. Reserve, Monitor „Monterey“ außer Dienst.

1. Torpedoflottille.

Zerstörer „Chauncey“,
= „Barry“,
= „Bainbridge“ } in Reserve.
= „Dale“ } in Reserve.
= „Decatur“ } in Reserve.

4. Torpedoflottille:

Zerstörer „Paul Jones“,
= „Preble“.

Troßschiffe:

Kohlendampfer „Alexander“, „Irls“, „Nanshan“, „Pompey“ und „Saturn“.

Wie bereits unter 1 erwähnt, sollen die Kreuzer „Denver“ und „Cleveland“ von der Atlantischen Flotte zur 2. Division übertreten. Von einer Zurückziehung anderer Schiffe dieser Division wird nichts gemeldet, so daß die Division dann aus 6 Kreuzern bestehen würde. Dahingegen ist der früher zur 2. Division gehörige Kreuzer „Baltimore“ in die Heimat zurückgekehrt und außer Dienst gestellt worden.

5. Die alte Korvette „Adams“ wird als Stationsschiff vor Tutuila durch das Kanonenboot „Annapolis“ abgelöst und nach der Heimkehr voraussichtlich aus der Flottenliste gestrichen werden.

— Personal. 1. Das Kommando über die am 15. April neu gebildete Pazifische Flotte hat der Kontreadmiral Dayton nunmehr endgültig übernommen. Chef des II. (bisher Pazifischen) Geschwaders ist der Kontreadmiral Swinburne, des III. Geschwaders (bisher Philippinen-Division) Kontreadmiral Hemphill.

2. Um eine Verjüngung des Offizierkorps in den oberen Dienstgraden zu ermöglichen, nachdem die Personnel Bill nicht zur Verabschiedung gelangt ist, ist verfügt worden, daß vor der Hand Abschiedsgesuche (voluntary retirement) von Korvettenkapitäns nicht mehr genehmigt werden sollen. Durch diese Maßregel wird die Zahl der nach den bestehenden Personalvorschriften jährlich zu verabschiedenden höheren Offiziere vermehrt.

3. An Stelle des Kontreadmirals a. D. Coghlan ist der bisherige Chef des pazifischen Geschwaders Kontreadmiral Goodrich zum Stationschef von New York ernannt worden.

4. Der von den Samoawirren her bekannte Kontreadmiral a. D. Kautz ist gestorben.

— Schiffbau, Probefahrten usw. Der Scout „Birmingham“ ist am 29. Mai bei der Fore River Company als erster seiner Klasse vom Stapel gelaufen.

— Unterseeboote. Am 1. Mai sollten zu Newport Vergleichsversuche mit den Unterseebooten „Lake“ und „Octopus“ (Holland-Typ) stattfinden. „Octopus“ erlitt jedoch nach einigen günstig verlaufenen Vorproben Maschinenhavarie und mußte vorläufig ausscheiden. „Lake“ dagegen erzielte, obwohl frischer Wind und krabbe See herrschten, bei den Überwasserfahrten günstige Resultate. Es wurden je drei Fahrten mit Elektromotoren und Gasolinmaschinen und mit Gasolinmaschinen allein unternommen; im ersteren Falle wurde eine Durchschnittsfahrt von 8,6 Seemeilen, mit Gasolinmaschinen allein eine solche von 7,68 Seemeilen erzielt. Nach erfolgter Reparatur erreichte hierauf der „Octopus“ hervorragende Resultate. In ausgetauchtem Zustande erzielte er eine höchste Geschwindigkeit von 11,6, im Mittel etwas über 11 Seemeilen, in halbuntergetauchtem Zustande mit den elektrischen Motoren allein 10 Seemeilen und unter Wasser gleichfalls 10 Seemeilen. Bei Tauchversuchen brauchte das Boot, um mit 8 Grad Neigungswinkel auf eine Tiefe von 26 Fuß (7,9 m) zu gelangen, etwas weniger als 40 Sekunden. Der „Fulton“, ein Boot des gleichen Typs, hatte als beste Leistung für dasselbe Manöver 46 Sekunden gebraucht. Der „Octopus“ hatte für die Versuche eine Unterwassersignal-

glocke erhalten, vermittels welcher eine vollkommene Verständigung mit dem Begleitschiffe „Sterling“ unterhalten wurde. — Als mit dem „Lake“ Tauchversuche unternommen werden sollten, sprangen die Torpedoausstoßrohre leck, so daß die Versuche abgebrochen werden mußten.

— Fachliteratur. 1. In der Aprilnummer der Marinefachzeitschrift „The Navy“ befindet sich ein beachtenswerter Artikel über das Privateigentum im Seekriege von Benjamin Baker. Der Verfasser führt aus, daß der Seehandel einer der wichtigsten Faktoren für den Wohlstand der Nationen sei und daß daher seine ungestörte Ausübung im Kriege die Widerstandskraft der Kriegführenden stärke. Der Angriff auf den Seehandel stelle eine außerordentlich humane Art der Schädigung des Gegners dar, und ein Vergleich mit dem Privateigentum zu Lande sei deshalb nicht zutreffend. Es liege nicht im Interesse der Vereinigten Staaten, für die Abschaffung des Seebeuterechts einzutreten; in einem Kriege mit England, vor allem aber mit Japan würde der Angriff auf den Seehandel des Gegners eine überaus wertvolle und wirksame Waffe in den Händen der amerikanischen Marine sein, während der amerikanische Seehandel nur unbedeutend sei und daher eine Schädigung durch den Gegner nur in geringem Maße eintreten könnte

Sollte die Regierung aber auf der Haager Konferenz für die Abschaffung des Seebeuterechts eintreten, so müsse sie konsequenterweise auch die Aufhebung der Handelsblockade beantragen, „as it may fairly be argued that the principle which now sanctions the seizure of non contraband enemy goods at sea, is precisely the same in essence as that which permits a commercial blockade“.

2. Der als Erfinder bekannte Fregattenkapitän Fiske macht in den „Proceedings of the U. S. Naval Institute“ den Vorschlag, bei aufkommendem Nebel die in Kiellinie formierten Geschwader usw. durch Telephonkabel vermittels über das Heck geworfener und vom Hintermann aufgefischter Bojen miteinander zu verbinden und dadurch eine fortlaufende Verständigung zu erzielen. Die Kabel, welche die notwendige Lose haben müssen, sollen mit Markierung versehen sein, so daß man dadurch gleichzeitig die Abstände feststellen kann. Versuche zwischen den Kreuzern „Minneapolis“ und „Denver“, welche auf 400 Yards Abstand mit 10 Seemeilen Fahrt dampften, haben 20 Minuten lang ein günstiges Resultat gehabt, worauf das schadhafte Kabel brach. Bei gutem Material ist nach Fiskes Ansicht ein gutes Funktionieren dieser Einrichtung auch im Geschwader zu erwarten.

⚜

Japan. Neubauten. Als letzter der während des russisch-japanischen Krieges in Bau gegebenen 29 Torpedobootszerstörer ist am 18. April „Kikuzuki“ in Uraga vom Stapel gelaufen.

Über das Linienschiff „Aki“, dessen Stapellauf im Maiheft gemeldet wurde, bringt „Army and Navy Journal“ folgende Angaben: Kiellegung am 15. März 1906; Länge 149,96 m, Breite 25,45 m, Deplacement 19 780 Tonnen, Stärke des Panzergürtels 241 mm. Das Schiff erhält Turbinen von 25 000 Pferdestärken und in Abweichung von der „Satsuma“, welche nur zwei Schornsteine hat, deren drei. Die Armierung besteht aus vier 30,5 cm-, zwölf 25,4 cm-, acht 15 cm- und acht 7,6 cm-Geschützen, während „Satsuma“ eine Mittelartillerie von nur zwölf 12 cm-Geschützen erhält.

— Schiffsbewegungen. „Tsukuba“ und „Tschitose“ haben Hampton Roads, wo sie am 8. Mai angekommen waren, am 20. wieder verlassen und werden zunächst einen englischen und einen französischen Hafen, ferner im Laufe des Monats Juni auch Kiel anlaufen.

— Reparaturen. Nachrichten aus der japanischen Presse zufolge soll die Reparatur der „Mikasa“ bis Ende 1907 beendet sein. Bei Gelegenheit der Reparatur

soll auch eine Umarmierung stattfinden, indem man beabsichtigt, dem Schiff unter gleichzeitiger Änderung der mittleren und leichten Artillerie vier 25,4 cm-Geschütze zu geben, so daß also die Armierung derjenigen der „Katori“-Klasse ähnlich werden würde. Diese Nachricht wird mit Vorsicht aufzunehmen sein.

— Ausrangierung. Im Laufe dieses und des folgenden Jahres beabsichtigt Japan, eine Reihe älterer Schiffe auszurangieren, und zwar werden die folgenden genannt: Küstenverteidigungsschiffe „Chinyen“ (früher chinesisch, 1882 in Stettin gebaut, 7350 Tonnen), und „Fuso“ (Stapellauf 1877, 3800 Tonnen), geschützte Kreuzer „Matsuschima“, „Itsukuschima“ und „Haschidate“ (die beiden ersteren 1890 in Frankreich, der letztere 1891 in Japan gebaut, je 4300 Tonnen), „Akitsuschima“ (1892 in Japan gebaut, 3200 Tonnen), „Naniwa“ und „Takatschio“ (1885 bei Armstrong gebaut, je 3700 Tonnen), „Tschiyoda“ (1889, 2500 Tonnen) und „Idzumi“ (früher die chilenische „Esmeralda“, 1883 bei Armstrong gebaut, 3000 Tonnen) sowie die Kanonenboote „Takao“, „Yayeyama“ und „Tatsuta“ aus den Jahren 1889, 1888 und 1894.

— Schwimmkran. Ein Turmkrahn mit Ausleger von 110 Tonnen Tragfähigkeit ist für die japanische Marine bei der Benrather Maschinenfabrik A. G. in Bau; der zugehörige Schwimmkörper von 40 m Länge und 22 m Breite wird auf der Germania-Werft, Kiel, gebaut.

⚜

Italien. Schiffsbewegungen. Der Kreuzer „Marco Polo“ ist am 26. April nach mehr als dreijähriger Abwesenheit in Tarent eingetroffen; er ist in Ostasien durch den kleinen Kreuzer „Vesuvio“ ersetzt.

Der Panzerkreuzer „Varese“ und der kleine Kreuzer „Etruria“, die unter dem Befehl des Herzogs der Abruzzen am 1. April Spezia verlassen hatten, trafen am 24. April auf den Bermudas ein. Am 1. Mai erfolgte die Weiterreise nach Hampton Roads. Nach mehrtägigem Aufenthalt daselbst gingen „Varese“ und „Etruria“ am 14. Mai nach Philadelphia. Das nächste Reiseziel ist New York. Am 8. Juni kehren die Schiffe nach Hampton Roads zurück; die Heimreise ist vorläufig auf den 12. Juni festgesetzt.

— Geschwadertätigkeit. Das Mittelmeergeschwader und das Reservegeschwader begaben sich am 18. April nach der Monarchenbegegnung in Gaëta nach Neapel. Hier fand am 28. April die feierliche Überreichung einer silbernen Büste der Königinmutter, ein Geschenk der Damen Italiens, an das Flaggschiff „Regina Margherita“ statt. Das Reservegeschwader ging dann über Spezia nach San Remo, um den dort anwesenden König von Siam im Auftrag des Königs von Italien zu begrüßen. Am 10. Mai war das Geschwader wieder in Genua. Das Mittelmeergeschwader verließ in den ersten Tagen des Mai schiffsweise Neapel und begab sich nach dem Süden, wo unter anderem Scalea und Cotrone zu kürzerem Aufenthalt angelaufen wurden. Am 14. Mai traf das Mittelmeergeschwader in Tarent ein.

— Neubauten. Nach dem Stapellaufe der „Roma“ am 21. April fand in Spezia die feierliche Überreichung einer Gefechtsflagge an den Kommandanten des Linienschiffes „Regina Elena“ durch den König mit folgenden Worten statt: „Ich übergebe Ihnen hiermit die Flagge, die auf diesem schönen Schiffe an dem Tage wehen wird, an dem es mit seinen Schwesterschiffen berufen sein wird, zur Verteidigung der nationalen Ehre zu kämpfen. Ich wünsche herzlichst, daß dieser Tag ferne sei; ich habe jedoch den sicheren Glauben, daß diese Flagge, das Geschenk der Königin, dereinst, wenn der Tag gekommen ist, unserer Flotte zur Größe Italiens Glück bringen wird.“

Zur Zeit stehen auf der Königlichen Werft in Castellamare nur noch zwei größere Neubauten auf Stapel, die Panzerkreuzer „San Giorgio“ und „San Marco“. Der erstere

wird voraussichtlich in den ersten Tagen des Oktober von Stapel gelassen werden, der zweite wird kaum vor Sommer 1908 zum Stapellauf bereit sein. „Vittorio Emanuele“ dürfte im Dezember nach Erledigung der Probefahrten und Beendigung der Ausrüstung zum Eintritt in das Mittelmeergeschwader fertig gestellt sein.

Das Torpedoboot „Airone“ ist in Genua von Stapel gelassen worden.

— Organisation. Die Kommission, die über die Projekte, betreffend die Organisation des Oberen Marinerates, des Admiralsrates und des Schiffsprüfungskomitees, berät, hat ihre Arbeiten beendet. Die drei Räte werden durch Gesetz eingerichtet, die Zusammensetzung wird durch Königliches Dekret festgesetzt; die Präsidenten werden nach Anhörung des Ministerrates, die Mitglieder ohne weiteres durch Königliches Dekret ernannt.

— Ausbildung. Der kleine Kreuzer „Etna“ (1887; 3500 Tonnen) ist als Schulschiff für die Zöglinge der Marineschule bestimmt und wird in diesem Sommer seine erste Übungsreise antreten. Das Schiff erhält zur Zeit seinem neuen Zweck entsprechende Umbauten.

— Unterseebootspersonal. Ein Königlicher Erlaß ordnet die Schaffung eines Mannschaftsstammes des Corpo Reale Equipaggi zur Besetzung der Tauch- und Unterseeboote an.

Das betreffende Personal erhält, solange es nicht auf einem Tauch- oder Unterseeboot eingeschifft ist, eine tägliche Zulage von 0,25 Lire (Unteroffizier) bzw. 0,20 Lire (Gefreiter oder Gemeiner). Diese Zulage ist neben jeder anderen Zulage zahlbar.

Rußland. Marineetat 1907/08. Der vom Marineminister der Duma vorgelegte Marineetat für das Jahr 1907/08 enthält nach Brasseys „Naval Annual“ an ordentlichen Ausgaben 174,96 Millionen Mark, also 49,84 Millionen Mark weniger als der vorige Etat (224,8 Millionen Mark). Für Schiffbauten werden 54 Millionen Mark gefordert, das sind 23,9 Millionen Mark weniger als im Vorjahre. In diesem Betrage ist eine Forderung von 10,8 Millionen Mark für neu zu beginnende Schiffbauten enthalten. Vermindert sind auch die Ausgaben für Artillerie- und Torpedoarmierungen, für Hafenbauten und Reparaturen. Zu den ordentlichen Ausgaben kommen noch außerordentliche in der Höhe von 19,4 Millionen Mark, die zur Deckung von durch den Krieg entstandenen Kosten (Ankauf von Unterseebooten und Torpedobooten, Reparaturen, Ausrüstung von Schiffen) verwendet werden sollen.

— Die fertige Flotte. Die im vorigen Heft aufgeführten Verbände und Schiffe haben im Laufe des Monats Mai mit der Indienststellung begonnen.

— Personal. Die Ausbildung der im Oktober 1906 eingestellten und in einem besonderen Marineteil in St. Petersburg zusammengefaßten Rekruten der baltischen Flotte ist beendet; am 18. Mai erfolgte die Schluß-Besichtigung in Anwesenheit des Zaren.

— Schiffbau. Der in England bei Vickers im Bau befindliche Panzerkreuzer „Rurik“ wird nach „Kotlin“ voraussichtlich im Juni zu Probefahrten bereit sein, die etwa 3 Monate dauern werden, so daß im September die Überführung nach Rußland erfolgen kann. Die Fertigstellung des in Frankreich (La Seyne) erbauten Panzerkreuzers „Admiral Makarow“ wird im September erwartet; auch er wird einer etwa 3 Monate dauernden Erprobung unterworfen. Die Reparatur des geschützten Kreuzers „Oleg“ soll zum 1. April 1908 beendet sein.

— Probefahrt. Der geschützte Kreuzer „Pamjatj Merkurija“ (früher „Kagul“) hat bei den Probefahrten bei einer Maschinenleistung von 20 400 indizierten Pferde-

Digitized by Google

stärken (19 500 projektiert) die Konstruktionsgeschwindigkeit (23 Seemeilen) um 1 Seemeile überschritten.

— Umbau. Der geschützte Kreuzer „Awrora“ wird als Schulschiff für die Kadetten des Marinekadettenkorps eingerichtet.

— Ausrangierung. Der Panzerkreuzer „Pamjatj Asowa“ (1888, 6800 Tonnen) ist in die Liste der Hafenschiffe übergeführt.

Österreich-Ungarn. Schiffsbewegungen. Der kleine Kreuzer „Szigetvar“ erreichte auf der Rückreise von Ostasien am 30. April Port Said; am 8. Mai lief er mit der abgelösten Besatzung des „Kaiser Franz Joseph“ in Pola ein. Die zur Jamestown-Ausstellung entsandte Division, „St. Georg“ und „Aspern“, liegt zur Zeit noch in Hampton Roads; „St. Georg“ errang während der veranstalteten internationalen Regatten den einzigen ausgesetzten Preis; bei zwei Segelregatten hatten die Boote des Schiffes den ersten Platz, bei einer Segel- und Ruderregatta den zweiten Platz und bei einer Ruderregatta ebenfalls den zweiten Platz behauptet.

Das Geschwader hat in der zweiten Hälfte des Monats April die Übungsreise im westlichen Mittelmeer zu Ende geführt. Teils treffenweise, teils schiffsweise wurden Volo, Cavalla, Syra, Patras und Milo angelaufen. Dann ging der Verband nach den dalmatinischen Gewässern, wohin sich von Pola aus am 5. Mai der Marinekommandant Graf Montecuccoli mit dem Reservegeschwader und den Torpedobootsstreitkräften begeben hatte. Unter Leitung des Marinekommandanten fanden dann gemeinsame Übungen der Geschwader statt. Am 8. Mai erfolgte die Rückkehr der Geschwader nach Pola; die Geschwader verbleiben voraussichtlich längere Zeit in dem Stationshafen.

Der kleine Kreuzer „Panther“ ist in Dienst gestellt worden und hat in Triest an Stelle des „Leopard“ ständigen Aufenthalt genommen.

— Geschwaderzusammensetzung und Indienststellungen. Für die Zusammensetzung des Geschwaders während des Sommers sind folgende Bestimmungen erlassen worden:

Es stellen in Dienst und treten in den Verband des Geschwaders:

Der geschützte Kreuzer „Zenta“, die Zerstörer „Magnet“ und „Wildfang“, die Hochseetorpedoboote „Wal“, „Seehund“, „Delphin“.

Ferner treten in den Verband des Geschwaders:

Das Reservegeschwader „Monarch“, „Wien“, „Budapest“ als 2. Division, der Panzerkreuzer „Kaiser Karl VI“, der Zerstörer „Trabant“ als Kreuzerflottille, der Panzerkreuzer „St. Georg“ als Flaggschiff der Kreuzerflottille, der geschützte Kreuzer „Aspern“ als Führerschiff der Torpedoflottillen.

Ferner stellen in Dienst: Der geschützte Kreuzer „Kaiserin Elisabeth“, die Kanonenboote „Zara“, „Sperber“, „Bussard“ und „Würger“.

— Neubauten. Am 25. April traf in Pola das 3. Schiff der Erzherzog-Klasse „Erzherzog Ferdinand Max“ ein.

Nach ausländischen Zeitungsnachrichten hat die österreichische Marineverwaltung bei der Germania-Werft in Kiel zwei Unterseeboote von dem Typ dieser Werft bestellt mit der Bedingung, daß das Material zum größten Teil österreichischen Ursprungs sein muß. Zwei weitere Unterseeboote sollen bei Whitehead in Fiume bestellt sein. Zwei Boote des Lake-Typs sind bereits in Pola in der Kaiserlichen Werft im Bau; diese Boote werden, abgesehen von einem amerikanischen Versuchsmotor, nur aus österreichischem Material gebaut.

Dänemark. Delegierter für die Haager Konferenz. Als zweiter Delegierter für die Haager Konferenz ist der Kontreadmiral Scheller kommandiert worden.

— Ausrangierung. Die alten Kasernenschiffe „Sjaelland", „Niels Juel" und „Jylland", die Panzerfregatte „Danmark", die Panzerschiffe „Tordenskjold" und „Helgoland", die Panzerbatterien „Lindorm" und „Rolf Krake" sowie der Schoner „Sankt Thomas" sind aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden.

Schweden. Indienststellung. Für das Kanonenboot „Skuld" ist Kanonenboot „Skäggald" für die Zeit vom 15. Mai bis 4. Juni dem Chef der Seekriegsabteilung zur Verfügung gestellt worden. Der Torpedokreuzer „Jakob Bagge" tritt an Stelle des Kanonenboots „Skäggald" zur Torpedoschulabteilung.

— Jubiläumsfeier in Jamestown. Panzerkreuzer „Fylgia" wird am 8. August zur Jubiläumsfeier nach Nordamerika gehen und außer Hampton Roads und Jamestown noch Newyork anlaufen. An Bord befindet sich Prinz Wilhelm, Herzog von Södermanland.

— Außerdienststellungen. Am 25. April sind die Wehrpflichtigen-Abteilungen von Karlskrona und Stockholm aufgelöst worden. Die Küstenpanzerschiffe „Wasa" und „Göta" sowie das Kasernenschiff „Stockholm" sind außer Dienst gestellt worden.

Küstenpanzerschiff „Dristigheten" hat am 18. April nach Besichtigung durch den Marineinspekteur außer Dienst gestellt.

— Schulschiffahrten. Auf der Korvette „Saga" werden in diesem Sommer Seekadetten und Schiffsjungen eingeschifft. Zunächst finden Fahrten an der schwedischen Küste statt, später wird eine Übungsreise nach dem Kanal angetreten.

— Stapellauf. Am 30. April ist das auf der Werft in Karlskrona erbaute Torpedoboot Nr. 5 vom Stapel gelaufen. Da der Bau des Bootes im November 1904 begonnen worden ist, hat die Fertigstellung etwa $2^1/_2$ Jahre gedauert.

— Lazarettschiff. Das Kanonenboot „Verdande" soll in ein Lazarettschiff umgebaut und dem Küstengeschwader zugeteilt werden. Für diesen Zweck hat der Reichstag aus den Ersparnissen des Marineetats 25 000 Kronen bewilligt.

— Etat für 1908. Der von der Marineverwaltung vorgelegte Etat für 1908 ist Anfang d. Mts. erledigt worden. Es sind bewilligt worden: Für Neubauten: 5 230 000 Kronen (1 neuer Torpedojäger und 4 neue Torpedoboote 1. Klasse); gefordert waren 6 308 000 Kronen für 2 Torpedojäger und 6 Torpedoboote 1. Klasse. Die geforderten Personalstellen sind bis auf fünf Offizierstellen bewilligt worden. 14 000 Kronen, welche für Vorlesungen und Sportübungen in den Etat eingestellt waren, wurden abgesetzt.

— Neubauten. Das Küstenpanzerschiff „Oskar II." ist am 14. d. Mts. von der Marineverwaltung abgenommen worden.

Norwegen. Flottenbauplan. In dem Antrag betreffend die Vorlage des Marinebudgets fordert das Militärkomitee die Aufstellung eines neuen Flottenplanes, in welchem über die erforderlichen Schiffstypen, deren Eigenschaften, Lebensdauer und Kosten sowie über die jährlichen Ausgaben für Neubauten und Instandhaltung berichtet wird.

— Unterseeboot. Das Militärkomitee beantragte Anschaffung eines Unterseebootes der Germania-Werft, Kiel, und Bewilligung von 1 100 000 Kronen, auf drei Rechnungsjahre verteilt. Für 1907/08 sollen 300 000 Kronen bewilligt werden. Es kommen zwei verschiedene Größen in Betracht, für Küsten- und Hafenverteidigung (28,2 m lang, 200 Tonnen Deplacement) und für Hochseeoperationen (37,6 m lang, 240 Tonnen Deplacement).

— Handelsflotte. Anfang 1906 zählte die norwegische Handelsflotte 7587 Schiffe mit einem Deplacement von 1 478 094 Tonnen, davon waren 1734 Dampfer und 5853 Segelschiffe (664 230 bzw. 813 864 Tonnen).

Verschiedenes.

Von Kap Pillar nach den Falklands-Inseln.

(Mit 1 Kartenskizze.)

Ende Dezember 1906 lag S. M. S. „Falke“ in Montevideo mit dem englischen Dampfer „Hyndford“ zusammen, dessen Fahrt um Kap Horn auch weitere Kreise interessieren dürfte. Auf der Reise von Calcutta nach der Westküste Südamerikas verlor er vor dem Westausgang der Magellan-Straße in einem der hier fast ständigen Weststürme sämtliche Schraubenflügel und trieb hilf- und steuerlos in 28tägiger Fahrt um das Kap Horn herum nach den Falklands-Inseln.

Den Verlauf dieser Odyssee schildert anschaulich der hierunter in Übersetzung wiedergegebene Bericht des Schiffsarztes Mr. Gaye, den dieser in dankenswerter Bereitwilligkeit für die Veröffentlichung zur Verfügung stellte:

Am 3. September 1906 verließ der Dampfer „Hyndford“ aus Glasgow den Hafen von Bahia Blanca mit einer Ladung Stückgüter für die Westküste Südamerikas. Während der Fahrt bis zur Magellan-Straße und durch diese ereignete sich nichts Bemerkenswertes, wenn auch ungefähr in der Mitte der Straße, beim Runden von Kap Froward (deutsch: launisch), das diesen Namen mit Fug und Recht führt, das Wetter sehr plötzlich zum Schlechten umschlug. Doch das ist beim Passieren der Straße wohl stets der Fall, und keiner von uns dachte auch nur im entferntesten an ein Unglück, wie es bald darauf über uns hereinbrechen sollte.

Montag, den 10. September, abends, hatten wir die Straße hinter uns und stampften gegen einen steifen Nordweststurm und eine so grobe See an, wie ich sie nie vorher getroffen habe außer in dem mit Unrecht so benannten Stillen Ozean.

Ich zog mich früh zurück, froh, daß mein Dienst mich nicht an Deck festhielt, und war auch trotz des heftigen Stampfens bald eingeschlafen.

Gegen 2 Uhr vormittags wachte ich auf und bemerkte sogleich, daß das Schiff nicht mehr stampfte, sondern schwer von einer Seite nach der andern überholte. Anfangs glaubte ich, wir hätten Kurs geändert und lägen jetzt dwars zur See, doch nach ein paar Augenblicken fiel mir auf, daß das Arbeiten der Maschinen nicht mehr zu hören war — da mußte etwas Ernstes passiert sein. Aus dem Stimmengewirr draußen unterschied ich die Worte: „Die Schraube ist fort“; hastig kleidete ich mich an und ging an Deck. Das Gerücht war nur zu wahr: Unsere Lage war äußerst gefährlich, wir waren machtlos und ohne Hilfe dem wütenden Sturm preisgegeben, der uns direkt auf die Küste mit ihren zahllosen Gefahren zutrieb.

An Schlaf dachte während dieser Nacht niemand, und mit Spannung erwarteten wir den Tagesanbruch. Bei Hellwerden entdeckten wir, daß wir noch außer Sicht von Land waren, und so blieb die Hoffnung, daß der Strom (der in südlicher Richtung parallel zur Küste setzt) uns frei von den Felsen führen würde, bis Hilfe käme.

Im Laufe des Tages ließ das Unwetter beträchtlich nach, und wir konnten nach der Sonne unsere Position zu 40 Meilen westwärts von Kap Pillar bestimmen. Nach einer Beratung mit seinen Offizieren kam Kapitän Horne zu dem Entschluß, daß unter den obwaltenden Umständen der beste, ja einzige Weg, Schiff und Besatzung zu retten, der wäre, eins der Schiffsboote abzusenden, das nach dem Ausgang der Magellan-Straße und von dort ostwärts nach Punta Arenas segeln sollte, um den Unfall zu melden.

Das bedeutete für das Boot eine Fahrt von nahezu 300 Meilen; war jedoch einmal Kap Pillar glücklich passiert, so war der Rest der Reise eine verhältnismäßig glatte Segeltour.

Kapitän Horne teilte den Beschluß der Mannschaft mit und forderte Freiwillige auf, sich zu melden — auch nicht ein Mann blieb zurück, wie das bei englischen Seeleuten nicht anders zu erwarten war. Doch da nur 1 Offizier als Führer und 4 Seeleute benötigt wurden, so wurde die Lösung der Frage der Mannschaft selbst überlassen, die dann bald ihre Vertreter ausgewählt hatte, während Mr. Mc. Lean, der Erste Offizier, ruhig aber bestimmt sein Vorrecht als Ältester vor den andern Offizieren geltend machte. Dienstbereite Hände richteten inzwischen das Boot her und rüsteten es aus, und um 4 Uhr nachmittags war alles klar zur Abfahrt.

Der Wind hatte zwar beträchtlich abgeflaut, doch ging die See noch sehr hoch, und fast wäre das Boot längsseit zerschellt, wenn nicht die seegewohnte Crew so hervorragend ihre Schuldigkeit getan hätte. Nach harter Arbeit kam das Boot glücklich frei vom Schiff, und bald flog es unter vollem Segelpreß auf seinem Kurse dahin und entschwand unsern Blicken. Doch bis jetzt, wo ich dieses schreibe, haben wir nie wieder etwas von unsern Kameraden gehört, und ich fürchte, es ist nur zu gewiß, daß sie in der gefährlichen See bei Kap Pillar gekentert sind und ihr Leben bei dem selbstlosen Hilfswerk eingebüßt haben.

Inzwischen machten wir uns daran, die Schraube — oder was von ihr noch übrig war — zu Gesicht zu bekommen, und fanden nun, daß alle vier Flügel, von denen jeder über 1 Tonne wiegt und im untern Teile fast 8 Zoll dick ist, dicht an der Nabe weggebrochen waren. Da für uns damit die Maschine lahmgelegt war, so entschied sich Kapitän Horne für einen Versuch, das Schiff unter Segel zu legen; doch was wir an Segeln an Bord hatten, war für diesen Zweck mehr als unzulänglich. Es galt also vor allem, Segel herzustellen. Die Segelleinwand an Bord reichte nicht im entferntesten. Wir standen dieser Aufgabe ziemlich ratlos gegenüber, als dem Kapitän einfiel, daß ein Teil der Ladung aus Jutesäcken bestand. Wenn wir die Säcke zusammennähten, so gab das die besten Segel, die wir unter diesen Umständen bekommen konnten. Zwei Ballen wurden geöffnet, und bald waren alle Mann bei der Arbeit, doch dauerte es bei der geringen Zahl der Besatzung mehrere Tage, bis ein paar Segel fertig waren. Diese Tage waren eine fast ununterbrochene Kette von Aufregungen und Sorgen.

Am 14. September morgens sichteten wir Land im Osten — ein sehr unwillkommener Anblick für uns, weil die Küste dort, wie wir wohl wußten, keinen Ankerplatz bot, nach dem wir hätten treiben können, und weil ein Sturm oder selbst ein mäßiger Wind aus der hier vorherrschenden Richtung uns recht auf die unwirtlich blickenden Felsen setzen mußte. Glücklicherweise stand nur eine leichte Brise, jedoch nach dem Lande zu, das wir nach dem Besteck als die Noir-Inseln ausmachten.

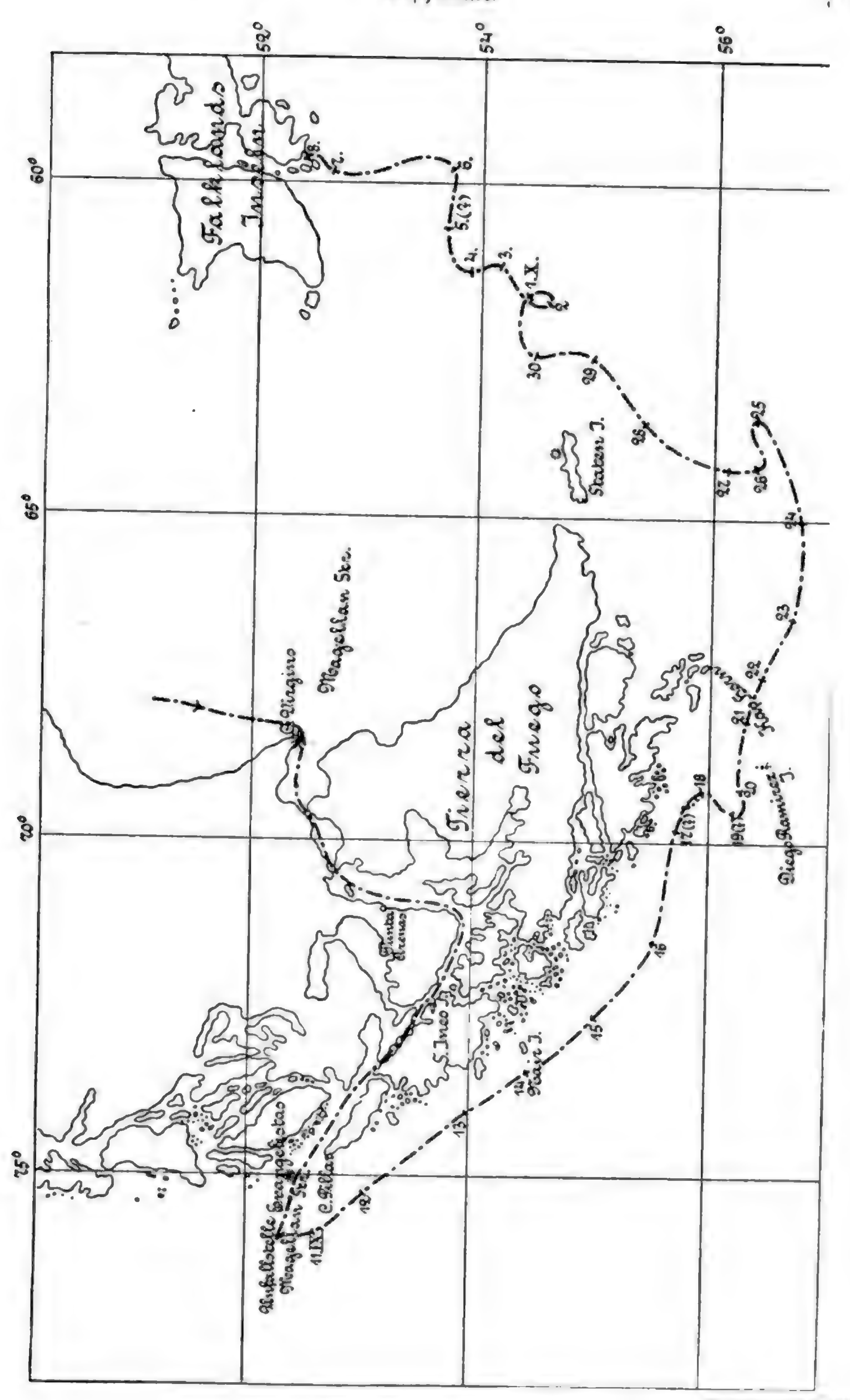
Mit Besorgnis sahen wir, je weiter der Nachmittag vorrückte, wie wir langsam aber sicher auf die Inseln zutrieben. Die übrig gebliebenen Boote wurden in den Davits ausgeschwungen als letztes Hilfsmittel für den Fall, daß das Schiff aufstieße, was damals nur zu wahrscheinlich war.

Der Kapitän ließ alle Segel, die wir gesetzt hatten, niederholen und sie dann mit den Schoten nach vorn wieder setzen, um so das Schiff über den Achtersteven segeln zu lassen und es, wenn auch noch so langsam, frei von Land zu bringen. Der Versuch wurde gemacht, und wenn die Wirkung auch kaum merklich war, so genügte sie doch, um uns von den Gefahren klar zu führen, zumal der Wind drehte und uns zu Hilfe kam. Trotzdem war es für uns alle eine Nacht voll von Unruhe und Sorge.

Das nächste Hindernis nach den gefährlichen Noir-Inseln bildeten die Ildefonso-Felsen, die gegen Mittag des 17. nebelverschwommen in Sicht kamen.

Niemals, weder vor- noch nachher, waren die Aussichten so trübe wie an diesem Nachmittage. Der Nebel wurde dichter und dichter, und der letzte Blick, den wir von den Felsen erhaschten, zeigte uns deutlich, daß unser Kurs uns direkt auf sie zutrieb.

Die Nacht brach herein, und der Nebel zog sich in immer dichteren Schwaden zusammen, während wir in Gruppen an Deck standen und in die Finsternis hinaus-


52°
54°
56°
60°
65°
70°
75°
Falklands Inseln
Staten I.
Magellan Str.
Virgins
Tierra del Fuego
Punta Arenas
Diego Ramirez I.
C. Pillar
Unfallstelle Evangelistas
Magellan Str.

starrten. Schon konnten wir deutlich das Rollen der Brandung unterscheiden; es konnte sich jetzt nur noch um Augenblicke handeln.

Der Kapitän entschied sich trotzdem dafür, an Bord zu bleiben, bis das Schiff aufstieße, und alle anderen stimmten getreulich diesem Entschluß zu. Wären wir in die Boote gegangen, so wären wir in jedem Falle bei dem Nebel sicherlich in die Brandung geraten, und kein einziger von uns wäre lebend herausgekommen.

Gegen 2 Uhr vormittags konnten wir das Tosen der Brandung an beiden Seiten hören, ein Zeichen, daß wir mitten zwischen den Felsen waren. Nichtsdestoweniger stießen wir zu unserm Erstaunen nicht auf, und das Rollen der Brecher erstarb schließlich ganz. Als der Morgen anbrach, sahen wir die Felsen hinter uns liegen, durch die wir mitten hindurch getrieben waren — eine Fahrt, die jedem, der diese heimtückischen Riffe kennt, wie ein märchenhaftes Wunder erscheinen muß und die sicherlich weder vorher je gemacht ist, noch auch in Zukunft jemals wieder ausgeführt werden wird.

Die Gefahr der Strandung und des Schiffbruchs war damit einstweilen vorüber. Wir trieben mit der Strömung nach Kap Horn zu, nördlich der Diego Ramirez-Inseln passierend, und konnten nun hoffen, nach den Falklands-Inseln gesetzt zu werden, da östlich von Kap Horn der Strom in dieser Richtung läuft.

Der Wind trieb uns jedoch hartnäckig immer weiter nach Südosten, als sollten wir, den Felsen und Inseln glücklich entronnen, einem der Eisberge zum Opfer fallen, die in diesen Breiten beständig die Schiffahrt gefährden.

Am 26. September in der Frühe sichteten wir einige 70 Meilen südlich Kap Horn das deutsche Segelschiff „Emilie“, von San Francisco nach Kopenhagen bestimmt. Auf unsere Notsignale hielt es auf uns ab und drehte etwa 3 Meilen von uns bei. Unser Zweiter Offizier ging in einem Boot hinüber, um die „Emilie“ zu bitten, uns bei nächster sich bietender Gelegenheit zu melden. Als ihr Kapitän unsere Lage erfuhr, war er sofort bereit, nach den Falklands-Inseln zu gehen und uns von dort, wenn möglich, Hilfe zu senden, — ein Versprechen, das er mit Verlust von 3 Tagen seiner Zeit einlöste.

Unsere improvisierten Segel waren jetzt fertig, und da auch der Wind rücksichtsvoll genug war, auf Südwest zu drehen, so machten wir von jetzt an etwas Fahrt in der gewünschten Richtung, doch blieb bei dem hoch aus dem Wasser liegenden Heck das Ruder fast ohne Wirkung.

Die Segel wurden an den Ladebäumen geheißt, und wenn sie auch etwas an die Besegelung chinesischer Dschunken erinnerten, so erwiesen sie sich doch von unschätzbarem Wert; verhalfen sie uns doch an einem Tage zu einem Etmal von nicht weniger als 71 Meilen.

Ein Zwischenfall aus dieser Zeit verdient noch Erwähnung. Wir lagen in Windstille mit dem Bug südwärts. Der Kapitän, der Wind aus dieser Richtung erwartete, entschloß sich zu einem Versuche, das Schiff herumzudrehen, bevor der Wind einsetzte.

Er ließ dazu am Bug und Heck je eine Leine festmachen, zwei Boote zu Wasser fieren, die je eine dieser Leinen nahmen und nach entgegengesetzter Richtung auspullten. Nach 4 Stunden hatten sie das Schiff vollständig herumgedreht — ein ganz ansehnliches Stück Arbeit für 2 vierriemige Boote, wenn man bedenkt, daß das Schiff 2775 Netto-Registertonnen mißt und daß es zur Zeit einige 4000 Tonnen Fracht geladen hatte.

Am 1. Oktober harrte unser eine bittere Enttäuschung. Um 6 Uhr morgens bemerkte der Zweite Offizier am Horizont den Rauch eines Dampfers, und wir alle hofften, daß Mühe und Not nun vorbei seien. Doch alle unsere Versuche, uns bemerkbar zu machen, waren vergeblich, und schwer enttäuscht sahen wir ihn nordwärts entschwinden.

Endlich, Sonntag, den 7. Oktober, nachmittags, sichteten wir Land voraus, und früh am nächsten Morgen fiel der Anker auf 35 Faden Wasser in einer Bucht, die sich als

Eagle Passage herausstellte, ungefähr 80 Meilen von Port Stanley entfernt, der einzigen Stadt auf den Falklands-Inseln. Der Kapitän ordnete an, daß das übrig gebliebene Rettungsboot dorthin fahren sollte, um Schlepperhilfe zu besorgen, und um 9 Uhr morgens segelte Mr. Leck, der Zweite Offizier, mit diesem Auftrage ab. Zu unserer freudigen Überraschung kam er schon an demselben Nachmittag mit dem Schlepper „Samson" zurück, den er etwa 25 Meilen weiter an der Küste getroffen hatte, wo er mit der Bergung der Ladung einer gestrandeten französischen Bark beschäftigt war. Der Schlepper war zu knapp an Kohlen, als daß er uns noch in dieser Nacht in Schlepp nehmen konnte, und Kohlen von unserm Überschusse auf ihn hinüberzugeben erlaubte der Zustand der See nicht. Er ging für diese Nacht zu Anker, und mittlerweile stellten wir genügend Kohlen klar, um sie am Morgen an ihn abzugeben. Als aber der Morgen anbrach, war der Wind zu einem Sturm angewachsen, der jeden Gedanken an Kohlenübernahme ausschloß.

So wie die Dinge lagen, hielt es der Schlepper für das beste, zum Kohlen nach Port Stanley zurückzulaufen mit dem Versprechen, sobald wie möglich zu uns zurückzukehren. Nachdem er uns verlassen hatte, trafen wir alle Anstalten, um den Sturm abzureiten, indem wir von der einen Kette nicht weniger als 120 Faden und von der andern 90 aussteckten. Doch, als wäre der Wind ergrimmt, daß wir seiner Wut entgehen sollten, wuchs er zu orkanartiger Stärke an, und 18 Stunden lang waren wir wie auf die Folter gespannt in dem ständigen Gedanken an ein Brechen der Ketten. In diesem Falle wären wir rettungslos auf ein Riff getrieben worden, das schon den ominösen Namen „Seemannsgrab" führte. Zweimal während dieser Zeit fuhren wir durch ein Geräusch auf, das das Brechen der Kette anzuzeigen schien. Doch als wir nachsahen, bemerkten wir, daß das Klirren davon herrührte, daß die Kette aus dem Kontroller gesprungen war.

Am Morgen des 11. Oktober erschien der Schlepper wieder, bereit, uns in Schlepp zu nehmen, und fast gleichzeitig sichtete uns der Postdampfer „Orita" der Pacific Steam Nav. Co. und bot uns seinen Beistand an, den wir jedoch dankend ablehnten, da der Schlepper als der erste zur Stelle gewesen war.

Nach nahezu 24stündiger Schleppfahrt — einen Monat nach dem Verlust der Schraubenflügel — kamen wir in Stanley Harbour an.

Ndn.

Sanitätsbericht über die Kaiserlich Japanische Marine für das Jahr 1904.

Die Durchschnittsstärke des Personals der japanischen Marine betrug im Jahre 1904 37 183 Mann, das heißt 5 600 Mann mehr als 1903. Diese Vermehrung war eine Folge der Einziehung der ersten und zweiten Reserve und des Hinausschiebens der Entlassung der Leute, die ihre Dienstzeit beendet hatten.

In das Berichtsjahr fallen das Gefecht von Tschimulpo, die Angriffe auf Port Arthur und die Seegefechte vom 10. und 14. August. Die meisten Offiziere und Mannschaften hatten infolge der häufigen Bewegungen der Gefechtsverbände bei Tag und bei Nacht einen sehr harten Dienst; sie waren oft schlechtem und wechselndem Wetter ausgesetzt und mußten nicht selten verseuchte Gegenden anlaufen: alles das setzte die Besatzungen schweren Gefahren für Leib und Leben aus. Trotzdem war die Zahl der Fälle an Infektionskrankheiten vergleichsweise niedriger als im vorhergehenden Jahre, und die Verluste der Marine in dieser Hinsicht waren nicht groß.

Nach Abzug der 2630 Fälle von Verwundungen ist die Zahl der Erkrankten 41,39 ‰ niedriger gewesen als im Jahre 1903, und der durchschnittliche tägliche Krankenstand zeigt eine Abnahme von 5,66 ‰.

Nach Abzug der 1662 Gefallenen war die Sterblichkeit um 0,51 ‰ geringer als im Jahre 1903 und 0,96 ‰ geringer als durchschnittlich in den letzten 7 Jahren.

Die Zahl der Invaliden hat gegen das Vorjahr um 1,16 ‰ abgenommen und war nur um 0,43 ‰ höher als der Durchschnitt der letzten 7 Jahre.

Demnach war der Gesundheitszustand der japanischen Marine in einem der größten Seekriege aller Zeiten außerordentlich befriedigend.

Der Bestand und Zugang an Erkrankten und Verwundeten betrug 35047 Fälle = 932,55 ‰ der Iststärke, was gegen das Vorjahr eine Zunahme von 19,34 ‰ bedeutet, aber immer noch 9,57 ‰ weniger beträgt als der Durchschnitt der letzten 7 Jahre. Werden die 2630*) Fälle von Verwundungen von der obengenannten Zahl abgezogen, dann bleiben 32417 Krankheitsfälle = 871,82 ‰, das heißt 41,39 ‰ weniger als 1903 und 70,30 ‰ weniger als der Durchschnitt der letzten 7 Jahre.

Der Bericht unterscheidet Kranke mit vollem Dienst, Kranke mit leichtem Dienst, Kranke mit Dienstbefreiung und Lazarettkranke.

Die Zahl der Behandlungstage betrug 785369 Tage, d. h. 81835 Tage mehr als im Vorjahre und 49986 Tage, wenn die 31849 Behandlungstage abgezogen werden, deren die im Gefecht Verwundeten bedurften. Die Zahl der Behandlungstage ist um 260269, nach Abzug der durch die Verwundeten beanspruchten Behandlungszeit um 228420 größer als der Durchschnitt der letzten 7 Jahre.

Die durchschnittliche Behandlungsdauer jedes Erkrankten betrug 22,41 Tage, d. h. 1,98 Tage weniger als 1903 und 1,28 Tage weniger als durchschnittlich in den letzten 7 Jahren.

Jeder Mann war durch Krankheit 21,12 Tage dem Dienste entzogen, d. h. 1,16 Tage weniger als 1903 und 1,20 Tage weniger als durchschnittlich in den letzten 7 Jahren.

Im Durchschnitt waren täglich 2145,82 Mann = 57,71 ‰ krank, d. h. 3,35 ‰ weniger als 1903 und 8,43 ‰ weniger als durchschnittlich in den letzten 7 Jahren.

Von den 35047 Behandelten wurden 29682 = 846,92 ‰ und nach Abzug der Verwundeten 891,48 ‰ wieder dienstfähig.

Gestorben sind 1830 = 52,22 ‰, d. h. 46,71 ‰ mehr als 1903 und 46,40 ‰ mehr als durchschnittlich in den letzten 7 Jahren. 1662 erlagen ihren Wunden. Werden diese abgezogen, dann starben nur 168 Mann = 5,18 ‰, d. h. 0,33 ‰ weniger als 1903 und 0,64 ‰ weniger als durchschnittlich in den letzten 7 Jahren. Es fielen, einschl. der bei dem Untergang von Schiffen infolge von Minendetonationen Ertrunkenen, 1662 = 44,70 ‰, es starben an Krankheiten 133 = 3,58 ‰, nach Verletzungen 16 = 0,43 ‰, es ertranken außerdem 14 = 0,38 ‰, durch Selbstmord starben 4 = 0,11 ‰ und durch Totschlag 1 = 0,03 ‰.

Invalide wurden 569 = 16,24 ‰, d. h. 1,79 ‰ weniger als 1903, aber 0,45 ‰ mehr als durchschnittlich in den letzten 7 Jahren. 23 Mann = 0,62 ‰ wurden infolge von Verwundungen invalide, 501 = 13,47 ‰ infolge von Krankheiten und 45 = 1,21 ‰ infolge von Verletzungen.

5538 Kranke mit 268549 Behandlungstagen wurden in Lazaretten behandelt, also durchschnittlich 50,13 Tage. Die Verwundeten beanspruchten 25241 Lazarett-Behandlungstage. Durchschnittlich befanden sich täglich 733,74 Mann im Lazarett.

Aus der Besprechung der wichtigeren Krankheiten sei Folgendes hervorgehoben:

An Influenza erkrankten 313 Mann; die meisten Fälle traten im Oktober auf.

Die Zahl der Typhuserkrankungen betrug nur 212. Die einzelnen Fälle wurden möglichst bis zu ihrem Entstehungsherde verfolgt und sind wahrscheinlich auf Einschleppung in den häufig angelaufenen chinesischen Häfen zurückzuführen.

---

*) Hier (Bericht, S. 3) ist offenbar die Zahl der Verwundungen und später (Bericht, S. 23) die Zahl der Verwundeten gemeint. Eine ganze Anzahl von Leuten ist mehrmals verwundet worden.

Malaria wurde 175mal beobachtet.

Die 137 Ruhrerkrankungen verteilten sich, mit drei Ausnahmen, auf die Monate Mai bis Dezember. Die Ansteckungsquelle war meistens nicht zu ermitteln, konnte aber fast stets außerhalb der Marine vermutet werden.

An Beri-Beri litten 41 Mann = 1,10‰, von denen drei starben. Absolut genommen ist eine so hohe Erkrankungsziffer an Beri-Beri seit 1885 (Einführung der nach europäischen Grundsätzen verbesserten Verpflegungsvorschrift) nicht mehr vorgekommen. 1878 erkrankten an Beri-Beri 1485 = 327,96‰, starben 32 = 21,55‰ der Erkrankten, und außerdem wurde eine nicht mehr festzustellende Menge invalide.

Wegen Krankheiten des Nervensystems wurden 409 Mann = 11,00‰ behandelt, d. h. 1,03‰ mehr als 1903. (Diese Zahlen sind etwas höher als bei der deutschen Marine und bilden keine Stütze für die von manchen Beobachtern aufgestellte Behauptung, daß die Japaner sich besonders ausgezeichneter Nerven erfreuen.)

Bei den Krankheiten der Atmungsorgane hebt der Bericht hervor, daß trotz der Anstrengungen des Krieges die Zahl der Erkrankungen, der Invalidisierungen und der Todesfälle infolge von Tuberkulose, aufs Tausend betrachtet, geringer sei als 1903.

Die Zahl der Geschlechtskranken zeigt mit 5714 Mann = 153,67‰ eine Abnahme von 70,09‰ gegen 1903. Die Geschlechtskrankheiten, die sonst in jedem Jahre zahlreicher als alle anderen Gruppen waren, nahmen im Kriegsjahre so erstaunlich ab, daß sie nur 1/7 aller übrigen Erkrankungen ausmachten.*)

Krankheiten und Verletzungen des Auges. 1502 Fälle = 40,39‰, vier Fälle davon im Gefecht.

Krankheiten und Verletzungen des Ohres. 493 Fälle = 13,26‰, 60 Fälle davon im Gefecht.

Wunden oder Verletzungen erlitten 8344 Mann = 224,40‰, d. h. 53,45‰ mehr als 1903. Werden die 1585 im Gefecht Verwundeten abgezogen, so bleiben nur 181,78‰, d. h. 10,83‰ mehr als 1903. Es starben 709 Mann = 19,07‰, davon 693 im Gefecht. Invalide wurden 68 Mann, davon 23 infolge von Verwundung im Gefecht.

Von Offizieren und Deckoffizieren erkrankten 661 und wurden 238 in Lazaretten behandelt. An Krankheiten des Nervensystems litten 19, an Krankheiten und Verletzungen des Auges 25 (einschl. 1 Verwundeten), an Krankheiten und Verletzungen des Ohres 13 (davon 12 im Gefecht), an Verletzungen 209 (davon 176 im Gefecht), und es ertranken 142 (davon 140 im Gefecht).

Von Russen wurden in Marinelazaretten 355 Mann behandelt, davon 343 Verwundete. Die Zahl der Behandlungstage betrug 3145.

Der Bericht enthält außer tabellarischen Übersichten nur 29 Seiten Text und gestattet, abgesehen davon, daß er sich nur auf das Jahr 1904 erstreckt, schon wegen seines geringen Umfanges kein abschließendes Urteil über die marineärztliche Tätigkeit während des russisch-japanischen Krieges.

---

*) Vor Beginn der Feindseligkeiten wurden die Leute besonders eindringlich vor den Gefahren der geschlechtlichen Ansteckung gewarnt, aber die Ermahnungen fruchteten nichts. Gerade in den letzten Wochen steckten sich in Sasebo viele Leute an, und die Flotte ging mit einer großen Anzahl von Geschlechtskranken nach Port Arthur. Die Zahl der Kranken nahm aber rasch ab, weil die Gelegenheit zu neuer Ansteckung fehlte. (Nach Suzuki. Vgl. „Marine-Rundschau" 1906, Heft 3, Seite 302.)

Stephan.

Brasseys Naval Annual 1907.

Der 21. Jahrgang des „Naval Annual“ von Brassey, herausgegeben in diesem Jahre allein von T. A. Brassey, während der in früheren Jahren ebenfalls als Herausgeber zeichnende John Leyland nur als Autor einiger Aufsätze in die Erscheinung tritt, ist, wie die früheren Bände, Mitte Mai erschienen.

Wenn wir auch in Anbetracht der Qualität des vorjährigen Bandes unsere Erwartungen bereits erheblich herabgestimmt hatten, so müssen wir doch gestehen, daß wir hinsichtlich des fachwissenschaftlichen Wertes des diesjährigen Bandes eine weitere Enttäuschung erfahren haben. Wir glauben, uns ohne Einschränkung dem Urteil des „Daily Telegraph“ (15. Mai 1907) anschließen zu können, welches dahin geht, daß abgesehen von wenigen Aufsätzen der Inhalt des Buches selbst für den Laien kaum von Interesse sein wird, während der Fachmann von ihm vergeblich auf Anregung und Belehrung in militärischen und technischen Fragen, wie sie die früheren Jahrgänge in so ausgezeichneter Weise brachten, hofft.

Wir wissen es sicherlich wohl zu würdigen, daß das „Naval Annual“ — ebenso wie ähnliche Veröffentlichungen und auch die Fachzeitschriften anderer Marinen — sich in den letzten Jahren größere Zurückhaltung in der Behandlung militärischer Fragen auferlegt; es trägt damit dem von der englischen Admiralität wie auch von der Verwaltung der übrigen Marinen in heutiger Zeit weit mehr als früher gezeigten Bestreben Rechnung, die Fortschritte der eigenen Marine auf militärischem und technischem Gebiet geheim zu halten und zu verhindern, daß die eigene Arbeit auf diesen Gebieten fremden Marinen zugute kommt. Wir glauben indessen, daß es trotzdem möglich ist, auch heute noch militärische Fragen — wie die Entwicklung des Unterseebootswesens oder der Artillerie, die Geschwindigkeitsfrage, Ausbildungsfragen — wissenschaftlich vor der Öffentlichkeit zu behandeln, ohne daß dadurch spezifische Fortschritte, welche die eigene Marine auf diesen Gebieten gemacht hat, oder ihre Absichten hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Waffen preisgegeben würden. Sicherlich macht eine diesen Anforderungen genügende Behandlung militärischer Fragen erheblich größere Schwierigkeiten als eine völlig uneingeschränkte, auch wird die Auswahl der Themata weit schwieriger sein; doch bieten z. B. der preisgekrönte Aufsatz über Speed and Armament in dem Journal of the Royal United Service Institution ebenso wie die Aufsätze des Vizeadmirals Custance über die Kreuzer usw. in Blackwoods Magazine, die beide Ansichten enthalten, welche mit denen der Admiralität nicht übereinstimmen, trotzdem aber zweifellos fachwissenschaftlich von großem Werte und weitgehendem Interesse sind, Beispiele dafür, daß die Behandlung militärischer Fragen in der Presse auch heute noch möglich ist, ohne daß dadurch das Interesse der Marine irgendwie geschädigt wird. Nicht einzusehen ist, warum Brassey technische Themata, wie die Verwendung der Motorboote, Funkentelegraphie, Turbinen, überhaupt nicht berührt, zumal doch solche Fragen, die in der englischen Fachpresse häufig genug erörtert werden, weit mehr als rein militärische Gegenstände eine unverfängliche Behandlung gestatten.

Nach den vorstehenden Ausführungen über den fachwissenschaftlichen Wert des Jahrbuches können wir uns in der Kritik der einzelnen Aufsätze kurz fassen. Mit wenigen Ausnahmen behandelt der gesamte I. Teil des Jahrbuchs — der Hauptteil — die englische Marine, ihre Neuorganisation und die Politik der Admiralität (The British Navy von T. A. Brassey; British Shipbuilding Programmes, The Reorganization of the Navy, beide von einem ungenannten Verfasser; In Gibraltar Bay — Notes on Naval Policy von Lord Brassey; The „Blue Water School“ — Principles of Defence von John Leyland). Man wird durch die in diesen Artikeln enthaltenen Ausführungen und die Stellungnahme zu der Admiralitätspolitik unwillkürlich an die zahlreichen Aufsätze erinnert, die im letzten Jahre in der englischen Presse zu ihrer Verteidigung erschienen sind (The Truth about the Navy von

Mr. Hurd, The State of the Navy [„Times"] von Mr. Thursfield usw.). Allerdings sind die Verfasser nicht durchweg mit allen Maßnahmen der britischen Admiralität einverstanden. Die allzu starke Betonung der Technik in dem neuen System der Offizierausbildung, die weitgehende Ausrangierung von Kreuzern, die für manche Zwecke noch verwendbar scheinen, die Schwächung der Mittelmeerflotte, vor allem die Ausbildung des short service-Systems finden nicht die Zustimmung der Autoren. Einander teilweise widersprechende Ansichten finden sich in den einzelnen Kapiteln über den Nutzen der Scouts, über Zweckmäßigkeit des Übergangs zum Bau der Schiffe des „Dreadnought"-Typs — Lord Brassey tritt hier, wie seiner Zeit im Parlament, für den Bau einer größeren Zahl von Schiffen kleineren Deplacements sowie für die weitgehende Verwendung von Schnelldampfern für Aufklärung und Handelsschutzzwecke ein —, während die Frage, ob neben der schweren Artillerie zweckmäßig auch mittlere Kaliber beizubehalten seien, wie es in der japanischen Marine der Fall zu sein scheint, zwar berührt, aber nicht näher erörtert wird. In einem Punkte sind sich alle Autoren einig, nämlich darin, daß die Stärke der englischen Flotte zur Zeit überwältigend ist und daß diese auch in Zukunft den Two Power Standard zweifellos behaupten wird. Dies kommt vor allem auch in dem Kapitel „Comparative Strength" deutlich zum Ausdruck. Dabei vertritt T. A. Brassey, wie schon früher, den Standpunkt, daß die übermäßige Steigerung der Ausgaben für die Marine in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts notwendig einen Rückschlag zur Folge haben mußte, wie er in den letzten Jahren auch mit der Herabsetzung der Ausgaben für Schiffsneubauten eingetreten ist; besonders bemerkenswert ist seine Ansicht, daß die nachträgliche Kürzung der Schiffbauprogramme der Jahre 1904, 1905 und 1906 lediglich ein Zeichen dafür ist, daß die ursprünglichen Forderungen dieser Jahre über die tatsächlichen Bedürfnisse der Marine hinausgingen — ein interessantes Streiflicht auf die englischen Abrüstungsbestrebungen.

Der Aufsatz über die fremden Marinen, wie in früheren Jahren vom Herausgeber gemeinsam mit John Leyland bearbeitet, gibt einen guten Überblick über die Entwicklung der Kriegsmarinen im letzten Jahr. Nicht ohne Interesse ist auch der Aufsatz von Mr. Thursfield über die englischen Manöver des Jahres 1906. Die kritischen Bemerkungen dieses bewährten Mitarbeiters zu den einzelnen Operationen — vor allem diejenigen zu den Maßnahmen des Führers der blauen Partei — verdienen Beachtung. In einem besonderen Kapitel behandelt J. Leyland kurz die unseren Lesern bekannten französischen und italienischen Manöver des Vorjahres, während Commander Robinson sich über The Laws of the Navy (The King's Regulations and Admiralty Instructions) ausläßt.

Für den deutschen Leser am interessantesten ist der Aufsatz The Strategical Features of the North Sea von Percival A. Hislam — einem bisher unter den Mitarbeitern des Naval Annual nicht genannten Autor. Da in diesem Aufsatz die Verhältnisse in einem etwaigen deutsch-englischen Seekriege besprochen sind, so sei der Inhalt hier kurz angedeutet. Nach einem Vergleich der politischen, wirtschaftlichen und militärischen Lage Englands und Hollands zur Zeit des Beginnes der englisch-holländischen Kriege im 17. Jahrhundert bzw. Englands und des Deutschen Reiches zu Beginn des 20. Jahrhunderts sowie nach einer kurzen Betrachtung über die englisch-holländischen Kriege (Beginn des Krieges durch England vor der Kriegserklärung, Handelskrieg, Fleet in being), würdigt der Verfasser die Vorteile, welche die geographische Lage England in einem Kriege in der Nordsee verleiht, sowie den Wert und die Bedeutung des deutschen Seehandels. Der Krieg wird als „Hochseeblockade" geführt werden, auf deren Vorbereitung die gegenwärtige Neuorganisation der englischen Flotte in ihrer Gesamtheit hinausläuft — was von den Kritikern vielfach nicht recht verstanden wird, weswegen Einzelheiten der Neuorganisation, aus dem Zusammenhange herausgerissen, nicht selten abfällig beurteilt werden. Die Heimatflotte genügt zur Niederwerfung der deutschen Flotte, selbst wenn die Kanalflotte vorübergehend abwesend sein sollte. Der deutsche Handel würde,

falls er im Kriege weitergeführt werden sollte, durch ein Geschwader von geschützten Kreuzern im Kanal und durch ein bei den Orkney-Inseln stationiertes Panzerkreuzergeschwader unterbunden werden. Der Schutz des englischen Handels ist dadurch sichergestellt, daß die deutschen Streitkräfte durch die „Hochseeblockade" auf den engen Raum der Nordsee beschränkt werden. Für das erwähnte Panzerkreuzergeschwader (das II.), das zweckmäßig schon im Frieden im Norden Schottlands stationiert würde, wäre eine Basis im Norden Schottlands, etwa bei Wick, zu schaffen, während Rosyth zugunsten eines energischen Ausbaus von Sheerneß aufgegeben werden sollte. Sheerneß ist nach seiner Lage, seiner Stärke und seinen Hilfsmitteln der gegebene Hauptstützpunkt für die englische Flotte, die Fahrwasserverhältnisse müssen allerdings erheblich verbessert, die Dockanlagen erweitert werden.

Auch die Bedeutung der deutschen Stützpunkte, Wilhelmshaven, Helgoland, Cuxhaven, denen der Verfasser anscheinend ein eingehendes Studium gewidmet hat — er ist selbst in Wilhelmshaven gewesen und hat die Bekanntschaft von deutschen blue jackets gemacht, die ihm erzählten, daß die deutschen Schiffsbesatzungen über die Befestigungen von Sheerneß instruiert seien und sogar die Ankerplätze der englischen Schiffe in Sheerneß genau kennen (!) —, wird eingehend erörtert, wobei Helgoland ziemlich schlecht wegkommt.

Die in der Presse bereits wiederholt von autoritativer Seite als unbegründet erwiesenen Gerüchte über die Bestrebungen Deutschlands, die Belte und den Sund zu neutralisieren, veranlassen den Autor zu der bemerkenswerten Äußerung, daß völkerrechtliche Abmachungen im Kriege nur soweit Anspruch auf Achtung haben, als sie mit Gewalt von den Vertragschließenden durchgesetzt werden können.

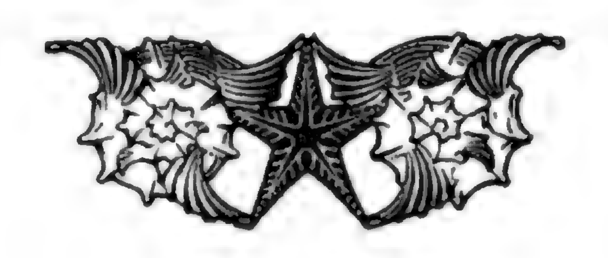
Die Vorbereitungen Englands für diesen Krieg scheinen dem Verfasser genügend; an Material wären zweckmäßig noch flachgehende Panzerfahrzeuge zu schaffen, welche die feindlichen Stützpunkte und Reparaturhäfen bombardieren könnten. Sheerneß wäre noch mit zwei Schwimmdocks auszurüsten, ein Kreuzerstützpunkt im Norden Schottlands einzurichten.

Wir müssen naturgemäß auf eine kritische Besprechung dieses Aufsatzes verzichten, können uns aber doch des Eindrucks nicht erwehren, daß der Aufsatz, obwohl an seinem Ende ausgesprochen ist, die ganze Welt müsse ernstlich wünschen, daß ein englisch-deutscher Konflikt vermieden wird, nicht recht in das sonst durch einen so vornehm sachlichen Ton ausgezeichnete Jahrbuch hineinpaßt.

Der II. Teil des Naval Annual bringt, wie früher, die durch große Zuverlässigkeit bekannten Listen der Schiffe und Fahrzeuge der englischen und fremden Marinen mit zahlreichen Skizzen sowie eine Übersicht über die britischen und fremden Schiffsgeschütze.

Der III. Teil enthält außer der Denkschrift des Ersten Lords zum Etat 1907 die Marineetats der Seemächte, Angaben über Schießresultate sowie unter anderem den Aufsatz von Lieutenant-Commander Sims über das all-big-gun-one-calibre-battleship of high speed nebst dem Brief des Präsidenten Roosevelt über die Linienschiffe.

M.-R.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Dr. jur. E. Apel: **Die Königliche Gewalt auf dem Gebiete des Ehrengerichtsverfahrens gegen preußische Offiziere.** — Berlin 1906. Karl Heymanns Verlag. — Preis 1 Mark.

Die Frage, ob die Allerhöchste Verordnung über die Ehrengerichte der Offiziere im preußischen Heere vom 2. Mai 1874 Rechtsgültigkeit habe, hat im vergangenen Jahre die Gerichte wiederholt beschäftigt. Sie steht in einem zur Zeit beim Amtsgericht Berlin schwebenden Strafverfahren von neuem zur Entscheidung. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß auch die höheren Instanzen, insbesondere auch das Kammergericht, nochmals zu ihr Stellung nehmen müssen. In der Presse und in den Gerichtsurteilen sind bisher die Ansichten weit auseinandergegangen. Viele unserer Leser dürften daher bemüht sein, sich über die Rechtslage ein selbständiges Urteil zu bilden. Allen diesen kann die vorliegende kleine Schrift zum Studium besonders warm empfohlen werden. Sie zeichnet sich durch streng wissenschaftliche Behandlung des Stoffes, durch Klarheit im Ausdruck, durch streng logischen Aufbau und durch eine Fülle neuer Begriffsbestimmungen aus und gehört, wie wir zu behaupten nicht anstehen, zu den besten Abhandlungen, die auf diesem Spezialgebiete bisher der Öffentlichkeit übergeben sind.

Wie bereits der Titel besagt, beschränkt sich der Verfasser nicht auf die oben berührte Frage, betreffend die Rechtsgültigkeit der Allerhöchsten Verordnung vom 2. Mai 1874. Er behandelt im Anschluß hieran auch die Rechtsgültigkeit der auf dem Gebiete des ehrengerichtlichen Verfahrens ergehenden Allerhöchsten Kabinetts-Ordres. Es ist hier nicht der Ort, auf den Inhalt näher einzugehen. Wir begnügen uns daher damit, in Kürze das Ergebnis anzugeben, zu dem der Verfasser auf Grund seiner wissenschaftlichen Untersuchung gelangt. Hiernach war der König von Preußen berechtigt, ohne ministerielle Gegenzeichnung kraft seiner Kommandogewalt die Allerhöchste Verordnung vom 2. Mai 1874 zu erlassen. Die durch diese Verordnung eingesetzten Ehrengerichte sind keine Gerichte, sondern nur Kommissionen, vom König damit betraut, nach Anordnung des zuständigen Befehlshabers Angelegenheiten, die den Gegenstand eines ehrengerichtlichen Verfahrens bilden können, in einem vorgeschriebenen Verfahren zu untersuchen und mit einem besonders formulierten Gutachten der Entscheidung des Königs auf dem Dienstwege zu unterbreiten. Der König von Preußen hat die Berechtigung, mittels einer nicht gegengezeichneten Allerhöchsten Kabinetts-Ordre gegen die den Ehrengerichten unterworfenen Personen rechtswirksam diejenigen Rechtsfolgen auszusprechen, auf die das Ehrengericht durch Spruch bei ihm antragen kann. Er ist nach preußischem Staatsrecht befugt, Titel, die er verliehen hat, wieder zu entziehen. Seine Entscheidung, durch die er einem mit der Befugnis zum Tragen der Uniform verabschiedeten Offizier diese Befugnis und den Offiziertitel nimmt, ist ein Akt der Regierungsgewalt, der der Gegenzeichnung nicht bedarf.

v. Th.

Die großen Epochen der neuzeitlichen Kolonialgeschichte. Von Prof. Dr. E. von Halle. Koloniale Abhandlungen, Heft 7. — Berlin. W. Süsserotts Verlag. — Preis 40 Pfennig.

Das Heft bringt die Erweiterung eines Vortrages, den Prof. von Halle am 29. November 1906 im Institut für Meereskunde gehalten hat. Der Hauptzweck dieses Vortrages war, darzutun, daß das für Deutschland noch so neue Streben nach kolonialer

Entwicklung ein naturgemäßes Produkt des geschichtlichen Werdeganges für jedes nationale Gemeinwesen darstellt, das den Platz eines modernen und vollberechtigten Nationalstaates innerhalb der Kulturwelt für sich in Anspruch nimmt. Aus dieser Erwägung werden die trotz äußerlicher Vielgestalt innerlich gemeinsamen Beweggründe und Wege kolonialer Ausbreitung, wenn auch nur in skizzenhafter Kürze, so doch in großer Klarheit und Übersichtlichkeit zur Darstellung gebracht. Die Arbeiten des Prof. von Halle erfordern immer einen aufmerksamen Leser, auch wenn er nur ein kurzes Heftchen bietet. Für diese Aufmerksamkeit wird sich aber der Leser überall reichlich entschädigt finden, und unter dieser Voraussetzung empfehlen wir auch die vorliegende kleine Abhandlung.

Unser Kolonialwesen und seine wirtschaftliche Bedeutung von Chr. Grotewold. 248 Seiten mit 126 Abbildungen. — Preis gebunden 2,50 Mark — nebst **Wirtschaftsatlas unserer Kolonien.** Bearbeitet von Sprigade und M. Moisel. Herausgegeben vom Kolonialwirtschaftlichen Komitee. Sechs Karten in groß Folio (45 × 35 cm) in Buntdruck. — Stuttgart 1907. Ernst Heinrich Moritz. — In Einband eingehängt Preis 2 Mark.

Unter den zahlreichen Neuerscheinungen, welche die Kolonialliteratur in den letzten Monaten uns brachte, zeichnet sich das kleine Buch Grotewolds durch eine mitunter fast skeptisch wirkende Objektivität aus und wird deshalb namentlich denjenigen willkommen sein, die hinter den kolonialen Darstellungen Schönfärberei zu vermuten geneigt sind. Dem Chef der Kolonialabteilung gewidmet, enthält das Buch nächst einer Vorgeschichte und einem Überblick über die wirtschaftliche Nutzbarkeit der Schutzgebiete eine längere und kürzere Abschnitte umfassende Darstellung der einzelnen wirtschaftlich und hinsichtlich ihrer Verwaltung abgegrenzten Bezirke, einschl. Kiautschou, nebst statistischen Nachweisungen und einer Schilderung der wichtigsten Produkte der Schutzgebiete aus dem Pflanzen- und Tierreich und an Mineralien. Namentlich diesem Abschnitt ist eine große Anzahl lehrreicher Abbildungen beigegeben.

Eine wertvolle Ergänzung hierzu bietet der sehr handliche Atlas. Wenn auch dessen Unterscheidungsfarben zum größeren Teil erst wirtschaftliche Möglichkeiten, noch keine Erfolge zur Darstellung bringen, so sind doch seine Blätter außerordentlich einleuchtend aus dem Gesichtspunkt, daß die Schutzgebiete sicherlich eine Aussaat lohnen, deren Früchte bei richtiger Behandlung unsere Enkel ernten werden. Wir empfehlen beide Veröffentlichungen aufmerksamer Beachtung.

Ein bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin, erschienener **Gesundheitlicher Ratgeber für Südwestafrika** von dem Stabsarzt beim Oberkommando der Schutztruppen Dr. Philaletes Kuhn mit Abbildungen im Text und einer Bildertafel (Preis gebunden 3,60 Mark) wäre wohl schon in einem früheren Stadium der kriegerischen Verwicklung in Südwest erwünscht gewesen, wird aber auch jetzt, da die eingetretene Beruhigung einen stärkeren Zuzug ins Schutzgebiet zur Folge haben dürfte, noch sehr willkommen sein. Wenn auch das Klima keine Schwierigkeiten bietet und in der Hauptsache nur eine vernunftgemäße Lebensführung erforderlich ist, wird doch dieser Ratgeber bei der Schwierigkeit, ärztliche Hilfe zu erlangen für die aus dienstlichen oder geschäftlichen Gründen hinausgehenden Besucher des Schutzgebietes sicherlich von großem Nutzen sein.

v. Verdy du Vernois, General der Inf.: **Studien über den Krieg.** 3. Teil, 6. Heft: Einzelgebiete der Strategie. 1. Abteilung: Strategischer Überfall. 1. Unterabteilung: Aus Feldzügen bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. — Berlin 1907. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 4,50 Mark.

Nachdem der Verfasser in der ersten Gruppe seiner strategischen Untersuchungen die Grundlagen aller Kriegshandlungen, nämlich die Operationsziele, die Operationsbasis und die Operationslinien, erörtert hat, wendet er sich nunmehr den Operationen selbst

zu. Zunächst wird der strategische Überfall an der Hand von Beispielen aus den verschiedensten Perioden der Kriegsgeschichte, vom Altertum bis zum Ersten Schlesischen Kriege Friedrich des Großen, besprochen. Es geschieht dies in derselben geistvollen Weise wie bisher, indem kein fertiges Lehrbuch der Strategie geboten wird, sondern an der Hand konkreter Fälle die einzelnen Fragen von allen Seiten beleuchtet und die Ergebnisse zusammengestellt werden. Das Werk verlangt also in hohem Grade die geistige Mitarbeit des Lesers, und darin liegt seine hohe Bedeutung.

Immanuel, Major: **264 Themata für Winterarbeiten und Vorträge aus dem Gebiete der neuesten Kriegsgeschichte 1871—1906.** — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 1,25 Mark.

Die kleine Schrift, die als Fortsetzung eines älteren Buches des Majors Kunz gedacht ist, wird manchem willkommen sein, der sich mit der Stellung oder Bearbeitung kriegsgeschichtlicher Aufgaben in der Truppe zu befassen hat. Besonders ist die ausführliche Quellenangabe wertvoll.

v. Caemmerer, Generalleutnant z. D.: **Die Befreiungskriege 1813 bis 1815.** Ein strategischer Überblick. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 3,50 Mark.

Eine sehr dankenswerte, vortreffliche Schrift, die die Ergebnisse der in Betracht kommenden Literatur, insbesondere der in demselben Verlag erscheinenden vielbändigen Geschichte der Befreiungskriege in klarer, anschaulicher und allgemein verständlicher Weise zusammenfaßt. Das ist bei der Fülle des Stoffes kein leichtes Unternehmen, das aber ausgezeichnet gelungen ist. Auch für den Historiker ist das Buch wertvoll und für jeden Gebildeten lesenswert.

Frhr. v. der Goltz, General der Inf.: **Von Jena bis Pr.-Eylau.** Des alten preußischen Heeres Schmach und Ehrenrettung. Eine kriegsgeschichtliche Studie. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 5,50 Mark.

Im Anschluß an sein bekanntes Werk „Von Roßbach bis Jena" entwirft der als einer der ersten Militärschriftsteller bekannte Verfasser ein anschauliches Bild der Ereignisse vom 14. Oktober 1806 ab bis zur Schlacht bei Pr.-Eylau. Interessant ist insbesondere die auf eingehenden örtlichen Studien beruhende Darstellung dieser Schlacht. Hier bereits stellte das kleine preußische Truppenkorps den preußischen Waffenruhm wieder her, nicht erst in den Befreiungskriegen. Das zu beweisen, ist der Zweck des warm und patriotisch geschriebenen Buches, das mit der ernsten Mahnung an die Gegenwart schließt, nicht das Verständnis dafür zu verlieren, daß ein Krieg ein bitter ernstes Ding und eine historische Notwendigkeit ist.

Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. 39/40. Heft: **Erfahrungen außereuropäischer Kriege neuester Zeit.** II. Aus dem russisch-japanischen Kriege 1904 bis 1905. 2. Yalu. Mit 9 Anlagen und sechs Skizzen. 1907. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 4,75 Mark.

Dem im Jahrgang 1906, Seite 1302, besprochenen Heft, das die Ereignisse von Port Arthur schildert, ist nunmehr ein zweites gefolgt. Hier werden die Vorgänge behandelt, die in dem Übergang über den Yalu die Abschneidung der Russen von der See und die japanische Besetzung von Korea zum endgültigen Abschluß brachten. Auch die Schicksale der Flotte finden Erwähnung, die seit Makarows Tod sich für lange Zeit zur Untätigkeit verurteilt sah. Der Eingang des Heftes bringt eine Schilderung der Vorgeschichte, des Kriegschauplatzes und der beiderseitigen Streitkräfte bei Ausbruch des Krieges, während im Anschluß an das Gefecht am Yalu die Fehler und Vorzüge der Heeresleitung bei den Russen und Japanern und die daraus hervorgehenden und

sich erklärenden Entschließungen eingehend gewürdigt werden. Die Anlagen und Kartenskizzen bilden eine wertvolle Erläuterung und Ergänzung des Heftes, das zur Gewinnung eines Überblickes über die von der Gegenwart nun schon genügend abgerückten Ereignisse außerordentlich wertvoll ist.

Die Stadt Hamburg, ihre Hafenanlagen und das zugehörige Stromgebiet sind von Amts wegen einer sehr eingehenden Kartierung unterworfen, deren einzelne Blätter dem Verlage von Otto Meißner in Hamburg anvertraut sind. Diese Kartierung umfaßt neben Übersichtsblättern, so z. B. „Die Elbe von Geesthacht bis Cuxhaven“ von 1 : 100000 — Preis 5 Mark — und „Die Elbe bei Hamburg“ von 1 : 25000 — Preis 1,50 Mark — Stromkarten in Blättern von 1 : 3000, ferner solche von 1:6000 und Spezialblätter für die Stadt und ihre Umgebung von 1 : 10000, 1 : 4000 und 1 : 1000 sowie einige Blätter größeren Umfanges. Uns liegen zwei derartige Blätter vor: „Der Hafen von Hamburg“ 1 : 10000 — Preis 1,50 Mark — und „Der Petroleumhafen“ 1 : 3000 — Preis 1,50 Mark —, welche bei schwarz schraffierten Gebäuden, blauen Wasserflächen und mit grün eingezeichneter Zollgrenze (auf dem ersteren Blatt) ein sehr vollständiges Bild des Hafens mit all seinem Zubehör an Kais, Brücken, Docks, Fähranlagen, Dukdalbenreihen usw. geben. Über die gesamte Kartierung hat der Verlag einen mit Blatteinteilungsplan versehenen eingehender Katalog herausgegeben, auf den Interessenten hiermit verwiesen sein mögen.

Denksteine aus der Geschichte von Hamburg und Altona seit deren Gründung bis auf die Jetztzeit. In chronologischer Reihenfolge dargestellt von Fab. Landau. — Hamburg 1907. Verlag von Knackstedt & Näther.

Die „Denksteine“ umfassen ein Kalendarium, das für jeden einzelnen Tag des Jahres die bemerkenswerten Ereignisse aus der Geschichte von Hamburg und Altona in einem kurzen Stichwort in Erinnerung bringt. Diese Stichworte gehen in die früheste Zeit zurück, ausführlicher sind aber erst das 18. und 19. Jahrhundert behandelt. Dem Texte ist ein reicher Schmuck von Illustrationen, meist Porträts, aber auch Gruppenbilder des Rates und anderer Körperschaften, Abbildungen des Bürgermilitärs und der Beamten in ihren Amtstrachten und ferner zahlreiche Abbildungen vom Hafen, von nicht mehr vorhandenen Stadtteilen, von Schiffen und anderes mehr beigegeben, so daß ein sehr anschauliches Bild von dem alten Hamburg und von den für seine Geschichte bedeutsamen Persönlichkeiten zustande kommt. Das Buch wird auch über das Weichbild der Stadt hinaus Interesse erwecken.

Lafcadio Hearn: **Izumo. Blicke in das unbekannte Japan.** Übersetzung aus dem Englischen von Berta Franzos. Buchschmuck von Emil Orlik. — Verlag der Literarischen Anstalt von Rütten & Loening, Frankfurt a. M. — Geheftet 5,00 Mark, gebunden 7,00 Mark.

Lafcadio Hearn ist 1904 gestorben; sein Name dürfte in Deutschland nicht allzubekannt sein. Er lebte jahrelang im Inneren von Japan und hat eine Reihe von Büchern über dieses Land und sein Volk geschrieben. „Izumo“ schildert in verschiedenen höchst anziehenden Kapiteln die kulturellen Anschauungen und Gepflogenheiten der Japaner, soweit sie sich von europäischen Einflüssen frei gehalten haben, vieles darunter, was vor diesen Einflüssen nicht standhalten wird und dem Untergange geweiht ist. Wenn man sich auch viel mit dem japanischen Volke beschäftigt hat, so bietet doch Hearns genaue Kenntnis dem Leser viel Neues, manches darunter, was zum Widerspruch reizt, alles im Lichte warmer Begeisterung für den Gegenstand und getragen von dem Wunsche, das Liebenswürdige und Schöne hervorzukehren und dem Herzen näher zu bringen. Man legt das Buch aus der Hand mit dem Eindruck, daß wir Europäer dem Japaner mindestens ebenso fremd und unverständlich erscheinen mußten, als er selbst uns entgegentritt, daß wir ihm in unserer Kultur, in unserer Kunst und unseren sittlichen Anschauungen

nichts Besseres oder Erstrebenswertes zu bieten vermochten, und daß, wenn er unsere technischen und sonstigen Errungenschaften sich zu eigen macht, er dies nur tut um seines Vorteils willen, nicht, weil es ihm an sich erstrebenswert oder imponierend erschiene. Gut wird es sein, diese Anschauung Hearns in sich aufzunehmen, um dadurch den richtigen Gesichtswinkel zur Beurteilung des Japaners und unserer Stellung ihm gegenüber zu gewinnen. Es ist gleichwohl schwer, sich von dem Eindrucke, den das Buch auf das Gemüt hervorbringt, frei zu machen und die wünschenswerte Kälte des Urteils wieder zu gewinnen. Eigenartig und reizvoll ist der Buchschmuck des Werkes, das Ganze sehr geeignet, unser Interesse vom ersten bis zum letzten Blatte voll in Anspruch zu nehmen.

v. Unger, W., Generalmajor: **Blücher.** Erster Band: Von 1742 bis 1811. Mit 6 Bildnissen, der Nachbildung eines Briefes von Blücher und 19 Kartenskizzen. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Geheftet 8,50 Mark, gebunden 10,00 Mark.

Die große und schwere Zeit vor 100 Jahren, die sich seit dem vorigen Herbst wieder in den Kreis unserer Erinnerungen eingedrängt hat, wird uns auch in den kommenden Jahren noch oft in Anspruch nehmen. Aus diesem Grunde erscheint es als ein höchst dankenswertes Beginnen, daß berufene Federn sich erneut mit den Menschen und Ereignissen jener Zeit beschäftigen und sie an der Hand der inzwischen völlig abgeschlossenen Akten und unter sorgfältiger Sichtung der vorhandenen Literatur in objektiv geklärter Betrachtung zur Darstellung bringen. Aus diesem Bestreben ist auch das Buch des Generals v. Unger hervorgegangen, in dem uns der Marschall Vorwärts — in diesem ersten Bande noch als junger Mann und später als schlachtenerprobter Soldat — trotz all seiner Eigenheiten und Fehler in vielfach persönlich sympathischer, oft aber auch schon in imponierender Weise entgegentritt. Mit Blücher ist seine Umgebung auf den Hintergrund gezeichnet, den wir aus den urkundlichen Forschungen des Generalstabes zur Heeresgeschichte kennen und aus dem uns vieles in den Ereignissen und in der Entwicklung der Menschen und Dinge erst voll verständlich wird. Seit 1758 hat Blücher die Husarenuniform getragen, von 1773 bis 1787 war er außer Dienst und beackerte sein Feld, und erst nach langem Bemühen gelang es ihm, in Gnaden wieder aufgenommen zu werden, um sich in dem ihm so vertrauten und ans Herz gewachsenen Soldatenhandwerk zu üben. Lang ist die Reihe der Schlachten und Gefechte, aus denen er als Sieger hervorgegangen, bis er bei Auerstedt den Zusammenbruch mit erleben mußte. Weiterhin begleiten wir ihn und die bei ihm verbliebenen Reste der Armee von Prenzlau bis zur Übergabe in Lübeck und bis zu seiner Auswechselung, nach der er an die Spitze derer trat, die den Wiederaufbau des Heeres und des Vaterlandes mit Energie und Kraft in Angriff nahmen. Das Buch schließt mit den Erwägungen, den Kampf von neuem — wenn's sein müßte, gegen des Königs Willen — wieder aufzunehmen. Ihnen machte das Bündnis Preußens mit dem Erbfeind ein vorläufiges Ende.

Oskar Klein-Hattingen: **Napoleon der Erste.** Eine Schilderung des Mannes und seiner Welt. Zweiter Teil. — Berlin 1907. Ferdinand Dümmler.

Bereits bei Besprechung des ersten Teiles ist hervorgehoben worden, daß das Werk frisch, lebendig und anziehend geschrieben ist und auf dem Studium der besten Quellen beruht. Der zweite Teil reicht vom Feldzug in Syrien 1799 bis zum Frieden von Luneville.

Ein **Album illustré des Flottes de Combat** hat der Kommandant de Balincourt, der bekannte Herausgeber der „Flottes de Combat" bei Berger-Levrault & Cie., Paris, erscheinen lassen. — Preis 7,50 Francs. Der Inhalt bildet gewissermaßen einen Auszug aus den von uns bereits früher erwähnten „Flottes de Combat" (Marine-Rundschau 1907 S. 400). Die Angaben technischer Natur sind ihrem Umfange nach bedeutend eingeschränkt, enthalten aber selbst für den Fachmann alles für den Hand-

Digitized by Google

gebrauch Wünschenswerte in übersichtlich angeordneter, tabellarischer Form. An Stelle der Schiffsskizzen dagegen bringt das Album von nicht weniger als 370 verschiedenen Schiffen nach Photographien ausgeführte Autotypien, die, auf Glanzpapier gedruckt, als durchweg wohlgelungen zu bezeichnen sind.

Eine interessante Zusammenstellung des Deplacements aller noch kampffähigen Schiffe der verschiedenen Marinen sowie der Gesamtgeschoßgewichte ihrer Armierungen und zahlreiche Entfernungstabellen vervollständigen den Inhalt des hübsch ausgestatteten Buches.

Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts. Herausgegeben von den Senatspräsidenten und dem Obermilitäranwalt unter Mitwirkung der juristischen Mitglieder der Senate und der Mitglieder der Militäranwaltschaft. Neunter Band. — Berlin 1906. Verlag von Franz Vahlen. — Geheftet 4,00 Mark, gebunden 5,20 Mark.

Der vorliegende neue Band gibt einen Einblick in die Rechtsprechung des obersten Militärgerichtshofs während der Zeit vom Juni 1905 bis März 1906. Er kann, wie die früheren, zum eifrigen Studium empfohlen werden. Besonders interessiert hat uns die Entscheidung Nr. 43 S. 153. Hier wird der Grundsatz aufgestellt, daß zu den dienstlichen Pflichten eines Offizierburschen es gehöre, rechtswidrige Zueignung an den in der Wohnung seines Herrn befindlichen Sachen auch dann zu verhindern, wenn die Sachen nicht dem Herrn, sondern einem Dritten gehören. Es ist daher ein Bursche, welcher der Köchin seines Herrn Geld stiehlt, nicht wegen einfachen Diebstahls, sondern wegen Diebstahls unter Verletzung eines militärischen Dienstverhältnisses zu bestrafen. Auch die Entscheidung Nr. 39 Seite 141, die sich mit § 115 M. St. G. B. beschäftigt, erscheint uns besonderer Erwähnung wert. Nach dem erwähnten Paragraphen soll derjenige Vorgesetzte als Täter oder Anstifter mit erhöhter Strafe belegt werden, der durch Mißbrauch seiner Dienstgewalt oder dienstlichen Stellung einen Untergebenen zu einer von demselben begangenen, mit Strafe bedrohten Handlung vorsätzlich bestimmt hat. In dem gegebenen Falle war eine in die äußere Erscheinung getretene, ausdrückliche Geltendmachung der dienstlichen Autorität des Vorgesetzten von dem Berufungsgericht nicht festgestellt. Das Reichsmilitärgericht hält eine solche auch nicht für erforderlich. Es sieht den Tatbestand der Anstiftung durch Mißbrauch der Dienstgewalt bereits dann als gegeben an, wenn der Vorgesetzte bei seiner Einwirkung auf den Untergebenen stillschweigend mit dem Übergewicht rechnet, das die Vorgesetztenstellung seinem Willen erfahrungsgemäß gegenüber dem Untergebenen verleiht, und wenn der Untergebene auch tatsächlich durch die Rücksicht auf die Vorgesetztenstellung des Anstifters sich zur Begehung der Tat hat bestimmen lassen. Von den übrigen Entscheidungen dürften namentlich diejenigen unter Nr. 20, 38, 46, 47 und 69 unsere Leser interessieren. Wegen Mangels an Platz müssen wir es uns leider versagen, hier näher auf sie einzugehen.

Die **Vorschriften für die Ergänzung des Seeoffizierkorps** nebst Ausführungsbestimmungen für die Annahme und Einstellung als Seekadett vom 17. April 1899 sind in einem die Deckblätter bis Januar 1907 umfassenden Neudruck zum Preise von 40 Pfennigen im Verlage von E. S. Mittler & Sohn erschienen.

Aus der Teubnerschen Sammlung: **„Aus Natur und Geisteswelt“** liegen uns zwei neue Erscheinungen vor: P. Gerber: **Die menschliche Stimme und ihre Hygiene,** und E. Biedermann: **Die technische Entwicklung der Eisenbahnen der Gegenwart.** Die erstere kleine Abhandlung interessiert den Soldaten, sofern er unter schwierigen Verhältnissen viel und laut reden, insbesondere kommandieren muß; die zweite gibt einen vortrefflichen Überblick über die gesamten technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, die bei unserem wichtigsten Landverkehrsmittel in Betracht kommen. Beide kleinen Bücher sind mit zahlreichen Abbildungen reich ausgestattet. Wir halten uns für verpflichtet, auf diese Veröffentlichungen immer wieder aufmerksam zu machen, weil sie als Bestand-

teile unserer Mannschaftsbüchereien zwar keine Unterhaltungslektüre, aber doch einen äußerst handlichen Belehrungsstoff bieten, vor dem der Mann bei dem geringen Umfange nicht zurückschrecken und den er sicherlich nicht ohne entsprechenden Nutzen für die Erweiterung seines geistigen Horizonts aus der Hand legen wird.

Gleiches gilt für die „Sammlung Göschen“, aus der wir eine mit zahlreichen Illustrationen ausgestattete kleine **Völkerkunde** von Dr. Michael Haberlandt der Beachtung der betreffenden Büchereiverwalter anempfehlen. Besonders wertvoll ist hierin der Nachweis der Abhängigkeit des Menschen von den ihn umgebenden natürlichen Verhältnissen, von der ihn auch hohe Kultur nicht völlig befreit, während der sehr vollständige Überblick über die noch vorhandenen wilden und halbkultivierten Volksstämme insbesondere für den nach dem Ausland hinaus gehenden Matrosen und Heizer von Nutzen sein wird.

Die „Sammlung Göschen“ gibt ein **Russisch-deutsches Gesprächsbuch** von Dr. Erich Berneker, Professor zu Prag, zum Preise von 80 Pfennig heraus. Vorangegangen und zum Verständnis notwendig sind diesem eine Russische Grammatik und ein Russisches Lesebuch desselben Verfassers zu gleichem Preise. Die drei Bücher zusammen werden demjenigen, der sich eine elementare Kenntnis der russischen Sprache aneignen will, ein nützliches Hilfsmittel bieten.

Aus den „Vierteljahresheften für Truppenführung und Heereskunde“ ist ein fünfter Sonderabdruck über **Die Kämpfe der deutschen Truppen in Südwestafrika** erschienen, der den Hottentottenkrieg, die Kämpfe gegen Cornelius und Morenga bis zum September 1905 und das Ende Hendrik Witbois und seines Stammes umfaßt. Mit diesen Heften, deren Ertrag für den Invalidenfonds der Afrikakrieger bestimmt ist, ist eine unseres Erachtens äußerst wertvolle und übersichtliche Geschichte des Feldzuges geschaffen, der nun glücklich hinter uns liegt, wenn auch vielleicht spätere Feststellungen noch hie und da Änderungen im einzelnen bringen mögen.

Das **Museum für Meereskunde in Berlin** findet eine hocherfreuliche und sicher über die Erwartungen hinausgehende Beachtung in allen Kreisen der Bevölkerung. Hoch und niedrig geben sich in den leider viel zu engen Sälen ein Stelldichein. Es war deshalb ein Bedürfnis und zugleich sehr dankenswert, daß die Direktion nunmehr einen wohlfeilen — 50 Pfennig — und gut illustrierten **Führer** durch das Museum verfaßt hat, der im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn erschienen ist. Von Raum zu Raum uns geleitend und mit einem Plan und Sachregister ausgestattet, gibt er den Besuchern, auch wenn er den Angelegenheiten des Meeres völlig fremd gegenübersteht, eine klare und vollständige Erläuterung über Zweck und Bedeutung aller Ausstellungsgegenstände.

Die Übersicht über **Einteilung und Standorte des deutschen Heeres** aus dem Verlage der Liebelschen Buchhandlung, Berlin, ist, abgeschlossen nach dem Stande vom 6. April 1907, in 127. Auflage neu erschienen.

Bei E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin, ist ein **Sonderabdruck der stenographischen Berichte von den Reichstagsverhandlungen** erschienen, die im November und Dezember 1906 der Auflösung vorausgingen und für diese die Erklärung bieten. Da die stenographischen Berichte sonst für ein größeres Publikum schwer zugänglich sind, ist die Veranstaltung dieses Abdruckes zur Gewinnung eines Einblickes in die Vorgänge außerordentlich wertvoll.

Digitized by Google

Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Bohnstedt: Praktischer Schiffbau. — Hannover 1907. M. Jänecke. — 6,80 Mark.

du Boulay, E.: A text-book on marine motors. 2. Edition. — London 1907. The Yachtsman. 7 sh. 6 d.

* de Cordemoy: Ports maritimes. Tome 1. — Paris 1907. H. Duod & E. Pinat. 12,00 Mark.

* Darrieus, G.: La guerre sur mer. Stratégie et tactique. — Paris 1907. A. Challamel. 4,80 Mark.

* Deutsches Kolonial-Handbuch. Ergänzungsband 1906. — Berlin 1907. H. Paetel. 3,00 Mark.

* Die Delbrücksche Denkschrift von 1848 über die Regelung der Verhältnisse der deutschen Wasserstraßen usw. — Dresden 1907. C. Heinrich. 0,80 Mark.

Freytag, C.: Die Laufbahn des Ingenieurs. — Hannover 1907. M. Jänecke. 4,00 Mark.

* Gaborit, R.: Questions de neutralité maritime soulevées par la guerre russo-japonaise. — Paris 1906. A. Pedone. 10,50 Mark.

* Germanischer Lloyd. Vorschriften für die Klassifikation und für den Bau und die Ausrüstung von Yachten 1907. — Berlin. Denter & Nicolas. 7,50 Mark.

* Giordana, T.: La proprietà privata nelle guerre marittime. — Torino e Roma 1907. Societá tipografica nazionale. 4,50 Mark.

* Hintze, Prof. Dr., O.: Die Seeherrschaft Englands, ihre Begründung und Bedeutung. — Dresden 1907. v. Zahn & Jaensch. 1,00 Mark.

Hitzigrath, Dr., H.: Die politischen Beziehungen zwischen Hamburg und England zur Zeit Jacobs I., Karls I. und der Republik von 1611 bis 1660. — Berlin 1907. K. Curtius. 1,00 Mark.

* Frhr. Hold v. Ferneck, A.: Die Kriegskonterbande. — Wien 1907. Manzsche Buchhandlung. 3,10 Mark.

Knappe, Dr.: Deutsche Kulturaufgaben in China. — Berlin 1906. H. Paetel. 0,80 Mark.

* Krümmel, Prof. Dr., O.: Handbuch der Ozeanographie. Band 1, 2. Auflage. — Stuttgart 1907. J. Engelhorn. 22,00 Mark.

Laymann: Die Mitwirkung der Truppe bei der Ernährung der Millionenheere des nächsten Krieges. — Berlin 1907. H. Walther. 1,50 Mark.

Le Guilcher, J. M.: Manuel du mécanicien breveté de la marine commerce. — Paris 1907. A. Challamel. 5,60 Mark.

* Lucas, C. P.: The Canadian war of 1812. — Oxford 1906. Clarendon Press. 12 sh. 6 d.

* Neveu, C., and Jouan, A.: Service administratif à bord des navires de l'état. Nouv. édition. — Paris 1907. A. Challamel. 8,00 Mark.

* Ratzel, F.: Deutschland. Einführung in die Heimatkunde. 2. Auflage. — Leipzig 1907. Fr. W. Grunow. 3,00 Mark.

* Reichstags-Handbuch. 12. Legislaturperiode. — Berlin 1907. Norddeutsche Buchdruckerei. 4,50 Mark.

* Schönfeld, K. E.: Michiel de Ruyter. — Leipzig 1907. E. Philipp. 2,25 Mark.

v. Schraut, Dr., M.: Die persönliche Freiheit in der modernen Volkswirtschaft. — Tübingen 1907. J. C. B. Mohr. 2,50 Mark.

Steinmetz, Dr., S. R.: Die Philosophie des Krieges. — Leipzig 1907. J. A. Barth. 7,00 Mark.

The British signal manual. — Glasgow 1907. J. Brown & Son. 1 sh.

Walling, R. A. J.: A sea dog of devon. A life of Sir John Hawkins. — London 1907. Cassell & Co. 6 sh.

* Wassersport-Almanach für 1907. — Berlin. R. Oldenbourg. 1,50 Mark.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Die Dampfturbine.	Das Schiff, 19. 4. 07.
The Japanese cable-steamer »Ogasawara Maru«.	Eg., 19. 4. 07.
Launch of H. M. S. »Invincible«.	The Mariner, 15. 5. 07; S. W., 17. 4. 07; Eg., 19. 4. 07.
The evolution of modern cargo steamer.	Eg., 19. 4. 07.
Versuche an einer 2000 PS. Riedler-Stumpf-Dampfturbine.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ing., 1907, Nr. 16, 18.
Die ideale Kondensation für Land- und Schiffs-Dampfturbinen.	Ztschr. f. d. gesamte Turbinenwesen, 1907, Nr. 11, 12, 13.
Versuche an einer 4000 PS. Parsons-Dampfturbine.	Ebenda.
Vibrationserscheinungen neuerer Schnelldampfer.	S., Jahrg. 8, Nr. 14, 15.
Kesselhavarien in der französischen Marine.	S., Jahrg. 8, Nr. 14.
Der Schiffbau im Jahre 1906.	Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 17; S., Jahrg. 8, Nr. 14, 15.
Kondensationsanlagen für Dampfturbinen.	Die Turbine, Jahrg. 3, Nr. 11.
Der Wert der „Dreadnought".	Ebenda.
Vergleichsversuche an Schiffsschrauben.	Mitteil. u. Forschungsarbeiten d. Ing.-wesens, Heft 40.
Die Änderung der Umlaufzahl und des Wirkungsgrades von Schiffsschrauben mit der Fahrgeschwindigkeit.	Ebenda.
Boilers in warships.	N. M. R., 25. 4. 07.
Les cuirassés italiens type »Vittorio Emanuele«.	Y., Nr. 1520, 27. 4. 07.
Advantages of turbine propulsion for battleships.	S. A., 20. 4. 07.
Stabilitätsprobleme.	Das Motorboot, Jahrg. 6, Nr. 9, 10.
The size of warships.	Eg., 26. 4. 07.
The resistance of ships.	Ebenda.
A new principle in ship construction.	Marine Eng., 1. 5. 07; S. W., 17. 4. 07.
The screw propeller.	Marine Eng., 1. 5. 07
Zur Frage unserer Panzerkreuzer.	D. F., 1907, Nr. 5.
Machinery data of vessels of the United States Navy.	N. G., 18. 4., 25. 4. 07.

A phase of modern shipbuilding.	S. W., 10. 4. 07.
Design and arrangement of steamturbines.	Eg., 3. 5. 07.
Ny metode til sammenpasning af skibes linier.	T. f. S., Mai 1907.
Die Schiffsdampfturbine.	Die Turbine, Jahrg. 3, Nr. 12.
Über die Dampfturbinen.	H., 1907, Nr. 19, 20.
Explosionsmotoren für Marinezwecke.	Das Motorboot, Jahrg. 4, Nr. 10.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Gun power and mobility.	Journal of the Royal Art., Vol. 33, Nr. 10.
Modern armour and armour-piercing projectiles.	E., 19. 4., 26. 4., 3. 5. 07.
Theorie der Rohrrücklaufgeschütze.	A. M., 1907, Nr. 4.
Les tirs d'honneur de 1906.	M. d. F., 1907, Nr. 17.
Maschinengewehre.	M. A. G., 1907, Nr. 4.
Das Preisschießen in der englischen Flotte 1906.	M. S., 1907, Nr. 5.
The effect of modern projectiles against battleships and armoured cruisers.	Journal of the Royal Art., April 1907.
Praktische und theoretische Grenzen für die Steigerung der Geschoßgeschwindigkeit.	Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 16.
Modern military rifles.	U. S. M., Mai 1907.
Einheitskaliber für Küstengeschütze.	Armeeblatt, 1907, Nr. 18.
105 and 120 millimetre quick-firing gun Howitzers.	Eg., 10. 5. 07.

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Torpedo vedette-boats for the Roumanian Government.	Eg., 19. 4. 07.
Les torpilles de fond.	Y., Nr. 1519, 20. 4. 07.
Le submersible Italien »Glauco«.	Ebenda.
Mines et turbines.	R. M., März 1907.
The sphere of the submarine.	N. M. R., 2. 5. 07.
Tauch- und Unterseeboote.	Streffleurs Zeitschrift, Januar und April 1907.
Contribution à l'étude des torpilles automobiles.	Y., Nr. 1521, 4. 5. 07; Nr. 1522, 11. 5. 07.
H. M. Torpedo boat destroyer »Afridi«.	E., 10. 5. 07.

Küstenverteidigung, Landungen.

Die Befestigungen Rumäniens.	M. W., 1907, Nr. 53.
Der neue schwedische Landesverteidigungsplan.	M. W., 1907, Nr. 57.
Deutsche Küstenverteidigung.	U., Jahrg. 9, Nr. 34.

Maritime und militärische Fragen.

Influence des sous-marins sur la politique navale des divers états.	M. F., 1. 4. 07.
Cherbourg et la défense navale.	Ebenda.
Eine neue Torpedobootsstation der Italiener in der Adria.	D. A., 1907, Nr. 14.
Strength of the navy. Our lead in »Dreadnoughts«.	N. M. R., 25. 4. 07.
Die chinesische Marine.	U., Jahrg. 9, Nr. 31, 32.
Die Organisation einer modernen Schlachtflotte; ihre Führung im Kampfe.	M. S., 1907, Nr. 5.

What is the relative value of speed and armament, both strategically and tactically in a modern battleship and how far should either be sacrificed to the other in the ideal ship? — J. U. S. I., April 1907.
Coast service battleships. A plea for their restoration. — N. M. R., 2. 5. 07.
The worlds navies. — Ebenda.
Speed and armament. Their relative value. — Ebenda.
Trafalgar und Tsuschima. Legende, Vergleiche und Betrachtungen. Von Vizeadmiral Valois. — U., Jahrg. 9, Nr. 32, 33, 34.
The coming struggle for sea-power. — U. S. M., Mai 1907.
La guerre sur mer. — M. d. F., 1907, Nr. 18.
The empire and the navy. — N. L. J., Mai 1907.
Night defence of warships. Battle practice for anti-torpedo guns. — N. M. R., 9. 5. 07.
An Indian fleet. — Ebenda.
Navigation in the Royal Navy. — Ebenda.
Le régime disciplinaire des équipages. — Y., Nr. 1522, 11. 5. 07.
La flotte anglaise et l'équilibre de la puissance maritime. — M. F., 1. 5. 07.
The growth of fleets and their relation to modern requirements. — N. M. R., 16. 5. 07.
Australian naval defence. — Ebenda.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

The British naval programme for 1907. — S. A., 13. 4. 07.
Die Ausgaben für die Kriegsmarinen. — Armeeblatt, 1907, Nr. 16.
Redistribution of fleets. — N. M. R., 25. 4. 07.
Lord Brassey's suggestions. — Ebenda.
Die englische Oberseeherrschaft und die Abrüstungsfrage. — D. A., 1907, Nr. 15.
Der Abrüstungsgedanke: England und Deutschland. — Preuß. Jahrbücher, Mai 1907.
Budgetvorschlag der italienischen Kriegsmarine 1907/08. — M. S., 1907, Nr. 5.
Marinebudget: Österreich-Ungarn, Frankreich, Deutschland, England, Vereinigte Staaten von Amerika. — Ri. M., April 1907, Suppl.
Das englische Marinebudget für 1907/08. — I. R. A. F., Mai 1907.
Japan and the United States. — A. N. J., 4. 5. 07.
Die Rüstungen in Italien. — Grenzboten, 1907, Nr. 20.

Bildungswesen.

La réforme de l'école supérieure. — M. d. F., 1907, Nr. 19.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Der Hafen von San Francisco mit den Landungsanlagen. — Zentralblatt d. Bauverwaltung, 1907, Nr. 33.
Eine Seewehr aus Eisenbeton. — Dinglers Journal, Bd. 322, Nr. 18.
Der Suezkanal. — D. F., 1907, Nr. 5.
Dover. — U., Jahrg. 9, Nr. 32.
The new dry dock at Norfolk Navy Yard. — A. a. N. R., 20. 4. 07.
Docks for big ships. — N. M. R., 9. 5. 07.
Seebauten in Eisenbeton. — Prometheus, Nr. 916.

Sanitätswesen.

Über mechanischen Malariaschutz in den Tropen.	S. T. H., 1907, Nr. 8.
Typhusschutzimpfung in der Schutztruppe für Südwestafrika.	Dtsch. Militärärztl. Ztschr., 1907, Nr. 8.
Über sanitäre Einrichtungen in der japanischen Kriegsmarine und über Erfahrungen aus dem Kriege 1904/05.	M. S., 1907, Nr. 5.
Die Bekämpfung der Malaria.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1907, Nr. 4.
Sur les filtres à sable non submergé.	A. M. N., April 1907.
Hygiène navale à bord de »l'Amiral Tréhouart«.	Ebenda.

Rechtsfragen.

Kriegskonterbande.	J. A. M., Mai 1907.
Das neue französische Schiffahrtsgesetz.	H., 1907, Nr. 19.
Private property in naval warfare.	N., April 1907.

Koloniale Fragen.

Die Rechtslage in unseren Kolonien.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1907, Nr. 4.
Koloniale Probleme.	Ebenda.
Le désarmement et la neutralisation internationale des colonies.	Quinzaine Coloniale, 25. 4. 07.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Le meeting de Monaco.	Das Motorboot, Jahrg. 4, Nr. 9; Y., Nr. 1519, 20. 4. 07; Nr. 1520, 27. 4. 07.
Le recrutement du yachting.	Y., Nr. 1519, 20. 4. 07; Nr. 1520, 27. 4. 07.
Rheinische Einheitsyacht.	D. Y., Jahrg. 3, Nr. 20.
Von den neuen Sonderklassenbooten.	Ebenda
Die heutigen Tourenyachten und deren Verbesserung.	Ebenda.
La grande semaine maritime française. Programme des régates.	Y., Nr. 1521, 4. 5. 07.
Die Kunst des Segelns.	D. Y., Jahrg. 3, Nr. 21.
7 Segellängen-Rennkreuzeryachten „Wittelsbach“ und „Mariechen“.	Ebenda.

Geschichtliches.

El combate de Trafalgar.	Re. G. M., April 1907.
Michiel de Ruyter.	D. F, 1907, Nr. 5.
Om bygningen af dokken paa Christianshavn 1734—1739.	T. f. S., Mai 1907.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Versuche über die Verwendung von Teerölen zum Betrieb des Diesel-Motors.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ing., 1907, Nr. 16.
Electricity on board ship.	Marine Eng., 1. 5. 07.
Versuche mit dem Schlickschen Schiffskreisel.	Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 16
Über Verbreitung und Nutzen von Ölfeuerung.	H., 1907, Nr. 18.
Ship's speed and power computer.	N. L. J., Mai 1907; E., 3. 5. 07.
Kilroy's system of danger signals for warship-turrets.	Eg., 10. 5. 07.
Selbstentzündung von Ladungen.	H., 1907, Nr. 20.

Nautische Fragen.

Bildung und Konstitution der Wolken.	Meteorolog. Ztschr., 1907, Nr. 4.
Zur Theorie der täglichen Periode der Windstärke.	Ebenda.
Tiefenlot (Tiefenmesser).	H., 1907, Nr. 18.
Der Doppelkompaß als Hilfsmittel der praktischen Navigation.	A. H., 1907, Nr. 5.
Einfluß der elektrischen Beleuchtungsanlage auf die Deviation.	Ebenda.
Studie über die Länge von Standlinien.	Ebenda.
Hilfstafel zur Bestimmung des Schiffsortes aus zwei Höhen nach der Höhenmethode.	Ebenda.
Der Gebrauch von Öl zum Glätten der See.	Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 17.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

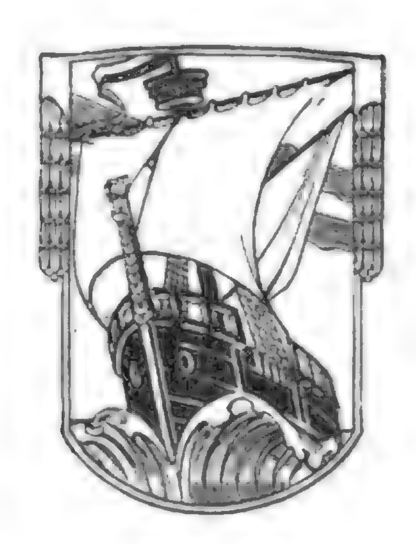
Die Handelsmarine der Vereinigten Staaten von Amerika.	H., 1907, Nr. 16.
Die deutschen Handelsdampfer 1907.	S., Jahrg. 8, Nr. 14, 15.
Schiffahrtsabgaben.	Das Schiff, 26. 4. 07.
Das neue österreichische Subventionsgesetz.	H., 1907, Nr. 20.

Handels- und Verkehrswesen.

Commerce and navigation of the United States last year.	N. G., 25. 4. 07.
Deutscher Handel in Ostasien.	O. L., 1907, Nr. 14.
Relèvement du commerce maritime de la France.	M. F., 1. 5. 07.
Der Handel der einzelnen Brasilstaaten.	Grenzboten, 1907, Nr. 20.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

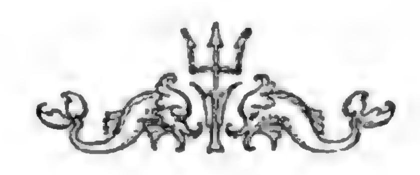
A propos de l'enquête sur »l'Jéna«.	Y., Nr. 1519, 20. 4. 07; M F.,1. 4. 07
Wreck of the »Dakota«.	S. A., 20. 4. 07.
The modern development of British fishery harbours.	Eg., 26. 4. 07.



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift für das gesamte Leben der Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York). — **M. F.** = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.



Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.

ner.

p.

astedt

Digitized by Google

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

Digitized by Google

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

Digitized by Google

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

Digitized by Google

Digitized by Google